

**Os Transportes e a Gestão da Mobilidade Urbana em
cidades-sedes de Megaeventos: O caso da Região
Metropolitana de Recife - Brasil**

Discente: Thais Rubens de Menezes
Orientador: João Figueira de Sousa
Março de 2017

Os Transportes e a Gestão da Mobilidade Urbana em cidades-sedes de Megaeventos: O caso da Região Metropolitana de Recife - Brasil

*Dissertação de Mestrado no ramo de
Gestão de Territórios, especialidade
em **Planeamento e Ordenamento de
Territórios**, apresentada à Faculdade
de Ciências Humanas da
Universidade Nova de Lisboa sob a
orientação do Professor Doutor João
Figueira de Sousa*

Thais Rubens de Menezes
Março de 2017

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos que contribuíram para a realização deste trabalho, principalmente ao professor João Figueiras de Sousa pela orientação nos caminhos dessa tese e pela compreensão com as dificuldades encontradas para conseguir finalizá-la.

Meu agradecimento também aos colegas de turma que me ajudaram nessa empreitada, especialmente Jailson Cunha que acolheu –me ainda recém chegada em Lisboa. Aos meus amigos Hugo Souto Maior, Carolina de Paula, Laís Leal, Eduardo Cerqueira, pelo carinho, pelo companheirismo e por todo o apoio.

Não poderia deixar de agradecer aos meus familiares, pelo amor, pelo incentivo, por não me deixarem desistir.

Por fim, agradeço a todos que direta ou indiretamente contribuíram para a concretização desse trabalho.

RESUMO

Os megaeventos têm adquirido novos significados e dinâmicas. Ocupam lugar de destaque na agenda urbana das metrópoles contemporâneas. Essa importância atual está relacionada com o fato de o megaevento ser visualizado como catalisador do desenvolvimento urbano de uma metrópole, e uma oportunidade para a afirmação como cidades globais.

Apesar disso, existem muitas críticas a cerca dos reais benefícios deixados para a metrópole e para a comunidade pós-megaeventos. O alto investimento dos governos em infraestruturas de alto custo de manutenção e de baixa utilização pós-evento, geram prejuízo ao estado e indignação da população residente.

A realização de um Megaevento pode ser a vitrina de um país no cenário internacional, e o transporte urbano pode ser o ponto determinante para o sucesso ou fracasso do megaevento. As infraestruturas de transportes implicam em investimentos altos tanto de instalação, como também de manutenção posteriormente ao evento. Por tanto, sem um planejamento global (antes, durante e pós-evento), o transporte urbano pode se tornar um prejuízo ao invés de benefício para a cidade-sede e para a da população residente.

Tendo em vista a Copa do Mundo 2014 que será realizada no Brasil e os problemas do país em torno da temática do transporte público, essa pesquisa analisa, com base nas diretrizes defendidas por Eva Kassen em sua tese “Transportation Planning for Mega Events: a model of urban change, Massachusetts Institute of Technology (2009)”, eventos de proporções similares em outros países e identifica as estratégias adotadas para as fase de planejamento (pré-evento), produção (durante o evento) e o legado (pós-evento), tendo como objetivo definir quais os resultados positivos e/ou negativos que a “estratégia do Megaevento” trará para o transportes e a mobilidade no Brasil, especificamente para a Cidade do Recife.

Palavras-chaves: Megaeventos, transporte, mobilidade, planejamento urbano

ABSTRACT

Mega-events have taken pride place in the urban agenda of contemporary metropolises. This current importance lies in the fact that the mega event be viewed as a catalyst for urban development of a metropolis, and an opportunity for affirmation them as global cities.

The realization of a mega-event can be the showcase of a country on the international stage, and urban transport can be the determinant for the success or failure of the mega event. The transport infrastructures imply high investments for both installation as well as maintenance after the event.

Therefore, without a global planning (before, during and post- event), urban transport can become a detriment rather than benefit to the host city and the resident population. In view of the 2014 World Cup to be held in Brazil and the country's problems around the theme of public transport , this research analyses , based on the guidelines advocated by Eva Kassen in her thesis " Transportation Planning for Mega Events : a model of urban change , Massachusetts Institute of Technology (2009) ", will study similar proportions in other countries and identifies the strategies adopted for the planning phase (pre - event) , production (during the event) and legacy (post-event) aiming to define what positive and/or negative results that the "strategy of the mega event " will bring to the transport and mobility in Brazil , specifically for the City of Recife.

Keywords: Mega events, transporting, mobility, urban planning

SIGLAS

ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos
ARPE - Agência de Regulação dos Serviços Públicos Delegados de Pernambuco
BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento
BRT - Bus Rapid Transit
CAF - Comitê de Articulação Federativa
CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CCT - Câmara de Compensação Tarifária
CEC - Commission of the European Communities
CMTC - Companhia Municipal de Transporte Coletivo
CMTT - Conselho Municipal de Trânsito e Transportes
CMTU - Conselho Metropolitano de Transportes Urbanos
COMPESA - Companhia Pernambucana de Saneamento
CONDEPE - Conselho de Desenvolvimento de Pernambuco
CONDEPE/FIDEM - Agência Estadual de Planejamento e Pesquisa de Pernambuco
CONDERME - Conselho Deliberativo da RMR
COMETRO - Consórcio dos Municípios Metropolitanos CSTM Conselho Superior de Transporte Metropolitano CTM Consórcio de Transporte da RMR
CTTU - Companhia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife CTU Companhia de Transportes Urbanos
DBSA - Development Bank of Southern Africa
DEA - Department of Environmental Affairs
DEAT - Department of Environment and Tourism
DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito
DETERPE - Departamento de Terminais Rodoviários do Estado de Pernambuco
DETRAN/PE - Departamento Estadual de Trânsito DFP Departamento de Fiscalização e Permissões
DfT - Department for Transport UK
DOT - Department of Transport SA
EBTU - Empresa Brasileira de Transportes Urbanos
EC - European Commission

ECMT - European Conference of Ministers of Transport
EMTU - Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos
EPA - Environmental Protection Agency US
EU - European Union
FABEP - Federação das Associações de Bairros do Estado de Pernambuco FASE
Federação de Órgãos de Assistência Social
FIFA - Fédération Internationale de Football Association
FHWA - Federal Highway Administration
FWC - FIFA World Cup
GEIPOT - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Brazilian's Transport Agency)
GDP - Gross Domestic Product
GHG - Greenhouse Gas
HOV - High Occupancy Vehicles
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IEA - International Energy Agency
IMTT - Municipal Institute of Traffic and Transportation
INPA - Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia
IPCC - Intergovernmental Panel on Climate Change
IPEA - Instituto de Pesquisa Económica Aplicada
ITS - Innovation Transport Solutions (ITS Engineers)
KAS - Konrad Adenauer-Stiftung
LRT - Light Rail Train
LOCOG - London Organising Committee of the Olympic and Paralympic Games
ME - Mega-Event
MIT - Motorized Individual Transport
MM - Mobility Management
NMT - Non-Motorised Transport
MLG - Multi-level Governance
MPL - Movimento Passe Livre
MRTC - Movimento Reivindicativo do Transporte Coletivo OP Orçamento Participativo

NOA - Needs Opportunities Abilities model
OC - Organizing Committee
ODA - Olympic Delivery Authority
OECD - Organization of Economic Coordinator and Development
ONS - Office for National Statistics
PAC - Programa de Aceleração do Crescimento
PDTU - Plano Diretor de Transportes Urbanos
PIB - Produto Interno Bruto
PIMS - Political Information & Monitoring Service
PPP - Pareceria Público-Privada
RMR - Região Metropolitana do Recife
SA - South Africa
SECID - Secretaria Estadual das Cidades
SEI - Sistema Estrutural Integrado
SEPLAN - Secretaria de Planejamento de Pernambuco
SETRANS - Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de Pernambuco, atual URBANA-PE
SGM - Sistema Gestor Metropolitano
SLTU - Sistema Local de Transportes Urbanos
SNTU - Sistema Nacional de Transportes Urbanos
STCP - Sistema de Transporte Complementar de Passageiros
STPP/RMR - Sistema de Transporte Público de Passageiros
STU - Superintendência de Transportes Urbanos
SUDENE - Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste
TP - Transporte Público
EU - União Europeia
VEM - Vale Eletrônico Metropolitano
VPPs - Veículos de Pequeno Porte
VT - Vale Transporte

ÍNDICE GERAL

| | |
|---|-----------|
| AGRADECIMENTOS | 1 |
| RESUMO | 2 |
| ABSTRACT | 3 |
| SIGLAS | 4 |
| LISTA DE FIGURAS | 9 |
| LISTA DE QUADROS | 10 |
| LISTA DE FOTOS | 10 |
| LISTA DE GRÁFICOS | 10 |
| Capítulo 1 - Introdução e Aspetos Metodológicos | 11 |
| 1.1 Introdução | 11 |
| 1.2 Metodologia | 12 |
| 1.2.1 A pergunta de partida | 13 |
| 1.2.2 O problema | 13 |
| 1.2.3 Justificativa | 14 |
| 1.2.4 A hipótese | 15 |
| 1.2.5 Modelo de Análise | 16 |
| 1.2.6 Objetivos | 17 |
| 1.2.7 Estrutura da tese | 17 |
| Capítulo 2 – Fundamentação teórica | 19 |
| 2.1. Caracterização, estratégia e desafios do megaevento | 19 |
| 2.1.1. Definição e Características de um Megaevento | 19 |
| 2.1.2. Estratégia Megaevento como oportunidade no cenário global | 26 |
| 2.1.3. Planeamento dos transportes para o Megaevento | 32 |
| 2.2. Conclusão: | 35 |
| Capítulo 3 – Experiências Anteriores | 37 |
| 3.1. Exigências dos proprietários de megaeventos | 37 |
| 3.1.1. FIFA | 37 |
| 3.1.2. Exigências do COI | 39 |
| 3.2. Experiências de cidades-sedes anteriores | 41 |
| 3.2.1. Olimpíadas 1992, Barcelona: | 41 |
| 3.2.2. Olimpíadas 2004, Atenas | 47 |

| | |
|--|------------|
| 3.2.3. Copa do Mundo FIFA World Cup 2010, Joanesburgo | 54 |
| 3.3. Conclusão | 63 |
| Capítulo 04 – Região Metropolitana de Recife (RMR) | 69 |
| 4.1. A cidade de Recife | 69 |
| 4.1.1. Escolha da Cidade Sede | 70 |
| 4.2. Sistema de Transporte e mobilidade urbana da Região Metropolitana de Recife pré- evento. | 75 |
| 4.2.1. Características Gerais | 75 |
| 4.3. Gestão do Transporte Metropolitano na RMR | 79 |
| 4.4. Planos, projetos e preparação para a Copa do Mundo 2014 | 81 |
| 4.5. Gestão, coordenação e realização do Megaevento..... | 86 |
| 4.5.1. Estrutura Organizacional | 86 |
| 4.5.2. A realização da Copa do Mundo 2014 – Observações da autora | 87 |
| 4.6. O legado – Pós evento | 92 |
| Capítulo 05 – Análise..... | 98 |
| 5. Análise Comparativa | 98 |
| Capítulo 6 – Conclusão..... | 104 |
| Bibliografia | 107 |
| Anexos | 113 |
| Anexo 1 | 113 |
| Anexo 2..... | 114 |
| Anexo 3..... | 115 |

LISTA DE FIGURAS

| | |
|---|-----|
| Figura 1: Modelo de Análise..... | 16 |
| Figura 2: Diagrama das características operacionais de um Evento Especial | 21 |
| Figura 3: Olimpíadas de Londres 2012 | 25 |
| Figura 4: Sistema Genérico de Transporte de Cidade Sede | 39 |
| Figura 5: Pontos focais do Plano para Áreas de nova centralidade (ANC) | 43 |
| Figura 6: Áreas Olímpicas de Barcelona..... | 44 |
| Figura 7: Anel viário Olímpico, Barcelona 1992 | 46 |
| Figura 8: Proposta das vias principais do transporte Olímpico em Atenas..... | 49 |
| Figura 9: Divisão das províncias e cidades-sedes da África do Sul | 55 |
| Figura 10: Análise comparativa dos meios de transporte e viagens de trabalho | 56 |
| Figura 11: Estrutura metropolitana de Joanesburgo | 57 |
| Figura 12: Rede de BRT (Real Vaya)..... | 62 |
| Figura 13: Esquema de localização das áreas dos megaeventos | 65 |
| Figura 14: Localização da Região Metropolitana de Recife - RMR | 71 |
| Figura 15: Localização Cidade da Copa | 73 |
| Figura 16: Projeto Cidade da Copa 2014..... | 75 |
| Figura 17: Trânsito RMR em dia típico em horário de pico (18h) | 78 |
| Figura 18: Configuração do Sistema Integrado de Transporte - SEI..... | 80 |
| Figura 19: Planos e projetos para a RMR | 82 |
| Figura 20: Projeto Estratégico parque habitacional metroviário | 83 |
| Figura 21: Projetos Promob, 2011..... | 85 |
| Figura 22: Rota BRT durante a Copa 2014 | 89 |
| Figura 23: Rota Metro, ampliação linha Sul (azul)..... | 90 |
| Figura 24: Estações de BRT em funcionamento em 2017, corredor Norte/Sul..... | 93 |
| Figura 25: Estações de BRT em funcionamento em 2017, corredor Leste/Oeste..... | 95 |
| Figura 27: Esquema de localização das áreas dos megaeventos | 99 |
| Figura 28: Expansão do SEI – Sistema Estrutural Integrado | 113 |
| Figura 29: Implantação do Sistema Viário..... | 114 |

LISTA DE QUADROS

| | |
|---|-----|
| Quadro 1: Hierarquia das Cidades Globais | 29 |
| Quadro 2: Fluxo aéreo de passageiros, 1977-1997 | 31 |
| Quadro 3: Conceito para o Copa do Mundo sustentável, Greening 2010 | 61 |
| Quadro 4: Fatores que influenciam o planejamento dos transportes | 63 |
| Quadro 5: Análise das experiências anteriores | 66 |
| Quadro 6: Valor da Tarifa por tipo de Modal | 88 |
| Quadro 7: Fatores que influenciam o planejamento dos transportes | 98 |
| Quadro 8: Análise das experiências anteriores | 101 |
| Quadro 9: Lista de Prioridades..... | 115 |

LISTA DE FOTOS

| | |
|---|----|
| Foto 1: Copa do Mundo 2014 Arena Pernambuco - Recife..... | 22 |
| Foto 2: Feira Literária Internacional de Pernambuco – Fliporto 2013..... | 23 |
| Foto 3: Maratona de São Silvestre 2013 – São Paulo | 23 |
| Foto 4: Festa de Lisboa 2013 – Marchas Populares | 24 |
| Foto 5: U.S. Open Championship in Southampton, NY | 25 |

LISTA DE GRÁFICOS

| | |
|---|----|
| Gráfico 1: Número de usuários do transporte público da RMR | 76 |
| Gráfico 2: Transporte de Passageiros em autocarros na RMR | 77 |
| Gráfico 3: Evolução da Frota de Carros Individuais da RMR | 77 |

CAPÍTULO 1 - INTRODUÇÃO E ASPETOS METODOLÓGICOS

1.1 INTRODUÇÃO

Os megaeventos têm adquirido novos significados e dinâmicas e ocupam lugar de destaque na agenda urbana das metrópoles contemporâneas que possuem um novo papel económico diante da economia globalizada (Soares, 2013).

A nova questão urbana surge atrelada ao conceito e técnicas do planeamento empresarial. O conceito, criado na Universidade de Harvard, é desenvolvido a partir do entendimento de que as cidades são submetidas aos mesmos desafios das empresas. A Mundialização da economia e da comunicação produziram a competição entre territórios (Vainer, 2000).

Essa nova economia apesar de dispersa necessita de centralidades com infraestrutura para a gestão económica e política (Sassen 1998 apud Soares 2013) e essa necessidade gerou a competição entre as cidades mundiais para alcançarem o posto de "cidades globais". As cidades que não estão inseridas nesse seleto grupo desenvolvem estratégias para serem consideradas como território de negócios globais, uma delas é a estratégia do megaevento, que tem como maior exemplo de sucesso os Jogos Olímpicos de Barcelona de 1992. O "Modelo Barcelona" é constantemente citado como o melhor exemplo de aproveitamento de um megaevento como alavanca para a transformação urbana e de marketing Urbano para promover a imagem da cidade ao ponto de ser considerada uma cidade mundial, tornando-se rota obrigatória de milhares de turistas todos os anos.

A realização de um Megaevento pode contribuir para a atração de investimentos e para impulsionar o desenvolvimento urbano de uma metrópole. No entanto, existem muitas críticas acerca dos reais benefícios deixados para a metrópole e para a comunidade pós-megaevento. O alto investimento dos governos em infraestruturas de alto custo de manutenção e de baixa utilização pós-evento geram prejuízo ao estado e indignação da população residente. Outro fator que pode ser conflituante, são as necessidades distintas dos dois principais atores responsáveis pela realização de um megaevento, os proprietários do evento internacional (por exemplo: FIFA, COI entre outros) e o governo local. Eles irão determinar o processo de transformação urbana necessária tanto para o

evento como para benefício dos cidadãos. Muitas vezes essa relação pode gerar conflitos, na medida em que o proprietário do evento está preocupado apenas com medidas que atendam a sua necessidade imediata durante um curto-prazo, o poder local precisa atender também as expectativas dos que necessitam desses benefícios de forma permanente (Essex e Chalkley, 1998; Kassen, 2009). A questão dos transportes e da mobilidade urbana e os investimentos necessários para esse sector são sempre alvo dos conflitos entre necessidades do evento e expectativa da população.

A Copa do Mundo 2014 foi realizada no Brasil em 12 cidades-sedes, entre elas a cidade de Recife, capital do Estado de Pernambuco, localizado na região Nordeste do país. Recife é a capital que mais cresceu economicamente nos últimos 12 anos no Brasil. No entanto, o crescimento económico não veio acompanhado de melhorias de infraestrutura urbana. Atualmente, a mobilidade urbana e o transporte urbano são um dos maiores problemas enfrentado pela população da Região Metropolitana de Recife.

Dentro desse contexto, tendo como referencial o trabalho de Eva Kassen, pretende-se avaliar os planos e projetos que foram desenvolvidos no Brasil, especificamente na cidade de Recife, e perceber se tais projetos caminharam para soluções de curto, médio ou longo-prazo, ou seja, perceber se o planeamento dos transportes para Recife conseguiu atender ao evento e se deixará um legado real para a população residente daquela cidade.

1.2 METODOLOGIA

O desenvolvimento da pesquisa seguiu as etapas básicas do processo metodológico orientado por Quivy e Campehoundt em seu livro Manual de Investigação em Ciências Sociais (2005). A primeira etapa foi identificar a pergunta de partida que de acordo com os autores, tem o papel de ser o fio condutor que orienta as leituras exploratórias e contribui para a definição da hipótese.

Definida a pergunta de partida iniciou-se a fase da exploração através do levantamento e análise de literatura com enfoque no problema. Desta forma foi possível o enquadramento teórico do objeto de estudo, para em seguida desenvolver a próxima etapa que foi a construção de um modelo de Análise. O modelo construído com base na definição de

conceitos, dimensões e indicadores contribui para operacionalizar a pesquisa e também a definir a hipótese da investigação.

1.2.1 A pergunta de partida

O processo investigativo iniciou-se a partir da seguinte pergunta: Quais os fatores determinantes para que o megaevento Copa do Mundo 2014 traga benefícios para os transportes e a gestão da mobilidade urbana da cidade do Recife?

1.2.2 O problema

Os megaeventos vêm ocupando um lugar de destaque na agenda urbana das metrópoles contemporâneas. Essa importância atual está relacionada com o fato de o megaevento ser visualizado como catalisador do desenvolvimento urbano de uma metrópole, e uma oportunidade para a afirmação como cidades globais. Para que a realização de um megaevento seja bem-sucedida, ou seja, para que ela atenda as exigências do evento e também funcione como alavanca para o um projeto de cidade que atenda as necessidades da cidade e da população residente, é necessário conciliar os diversos interesses, é nesse processo que se dá o problema. Nem sempre os interesses dos proprietários do Megaevento (por exemplo a FIFA e o COI) são os mesmos da cidade que o sedia, principalmente em relação aos transportes e a mobilidade urbana.

A realização de um Megaevento pode ser a vitrina de um país no cenário internacional, e o transporte urbano pode ser o ponto determinante para o sucesso ou fracasso do megaevento. As infraestruturas de transportes implicam em investimentos altos tanto de instalação, como também de manutenção posteriormente ao evento. Por tanto, sem um planejamento global (antes, durante e pós-evento), o transporte urbano pode se tornar um prejuízo ao invés de benefício para a cidade-sede e para a da população residente.

Tendo em vista a Copa do Mundo 2014 que será realizada no Brasil e os problemas do país em torno da temática do transporte público, essa pesquisa analisa, com base nas diretrizes defendidas por Eva Kassen em sua tese “Transportation Planning for Mega Events: a model of urban change, Massachusetts Institute of Technology (2009)”, eventos de proporções similares em outros países e identifica as estratégias adotadas para as

fase de planejamento (pré-evento), produção (durante o evento) e o legado (pós-evento), tendo como objetivo definir quais os resultados positivos e/ou negativos que a “estratégia do Megaevento” trará para o transportes e a mobilidade no Brasil, especificamente para a Cidade do Recife.

1.2.3 Justificativa

Alguns acadêmicos acreditam que o megaevento serve apenas para exacerbar os problemas sociais e as diferenças entre residentes da cidade sede (Rutherser, 2000), e pensar o evento como estratégia para a renovação urbana gira em torno da discussão sobre quem será beneficiado e que em raras ocasiões resultam em alguma melhoria para os cidadãos (Andrinovich et al, 2001apud Kassen, 2009).

Outros autores acreditam que o megaevento permite a criação de um regime urbano em crescimento capaz de acelerar a agenda urbana, e o definem como um catalisador para a transformação urbana. (Essex e Chalkley, 1998; Chen e Spaans,2009). Catalisador, de acordo com a química, é uma substância que em certas condições acelera um processo natural, ou seja, ele apenas acelera um processo que já está em andamento, Kassen em seu estudo, *transportation planning for Mega Events: a model of urban change de 2009* defende que o megaevento mais que acelerar, é capaz de mudar o processo de desenvolvimento, dependendo de como os atores envolvidos no processo poderão influenciar a política urbana.

Kassen defende também que no processo de transformação urbana, os transportes, apesar de pouco estudados, são de vital importância para o megaevento como são o legado de maior potencial de benefício para a população, pois interferem diretamente na forma como as pessoas se deslocam.

Tendo como referência o estudo de Kassen, que parte da análise de experiências anteriores no que se refere à organização do sistema de transporte e da gestão da mobilidade em megaeventos com o objetivo de identificar as estratégias adotadas para as fases de planejamento (pré-evento), produção (durante o evento) e o legado (pós-evento), para fazer uma análise comparativa com as estratégias que serão adotadas para a Região Metropolitana de Recife. Para tanto, a pesquisa está sendo construído a partir

de levantamento teórico; estudo de casos anteriores, levantamento das estratégias para a mobilidade urbana em Recife: Planos, projetos e ações realizadas, pesquisa em órgãos e instituições responsáveis pela coordenação, planejamento e execução do evento; análise comparativa e identificação de tendências.

1.2.4 A hipótese

A partir da pergunta de partida e da definição do problema, surgiram duas hipóteses:

- 1) A estratégia de gestão dos transportes e da mobilidade urbana da Cidade-sede atenderá apenas ao período de realização do megaevento.
- 2) A cidade sede não possui as ferramentas necessárias para que a estratégia do Megaevento possa ser uma alavanca para o desenvolvimento dos transportes e da mobilidade urbana.

A primeira hipótese baseia-se na ideia de que a Região Metropolitana de Recife – RMR, possui ferramentas favoráveis de gestão e planejamento no âmbito metropolitano, capazes de atender as necessidades dos usuários do transporte público nos dias que o megaevento foi realizado, entendendo que para atender aos dias de jogos são exigidos menos esforços do que em uma estratégia de desenvolvimento a longo prazo.

A segunda hipótese justifica-se pelo desempenho do poder público ao longo da história, em desenvolver projetos sem abraçar uma visão futura de cidade que, sirva aos interesses da população em detrimento do interesse privado, essa herança pode levar ao não aproveitamento do megaevento como catalisador de visão urbana com melhorias para a população, principalmente, no que diz respeito ao desenvolvimento dos transportes e da mobilidade urbana.

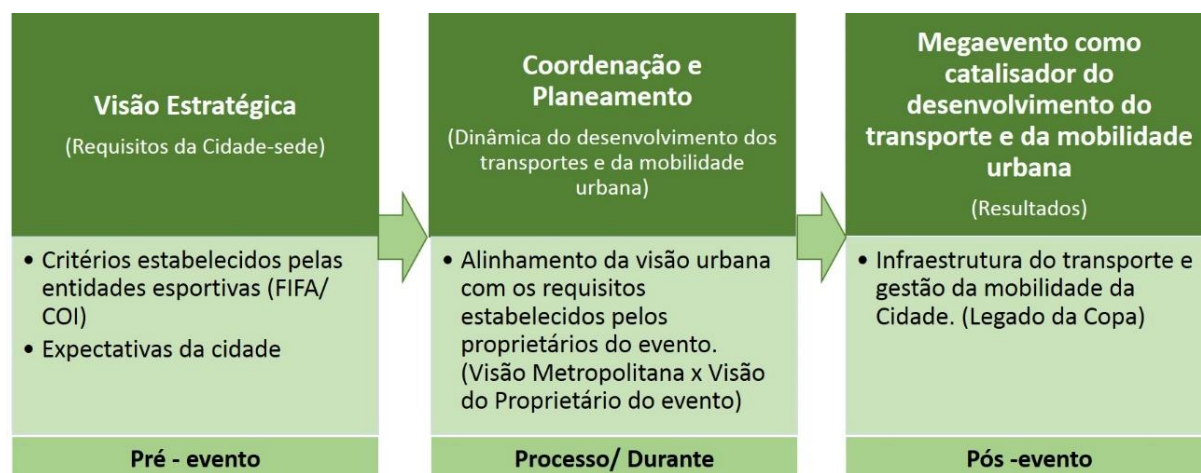
Tais hipóteses servem de base para entender quais as ferramentas e medidas adotadas para os transportes e a gestão da mobilidade urbana da Região Metropolitana de Recife- RMR foram satisfatórias para a realização do Megaevento, bem como, se essas medidas servirão de propulsores do desenvolvimento dos transportes e da mobilidade urbana da RMR.

1.2.5 Modelo de Análise

Para avaliar a estratégia megaevento para a temática dos transportes e mobilidade urbana na cidade de Recife, será levado em consideração a abordagem de Eva Kassen, que define 5 fatores que influenciam o planejamento dos transportes para megaeventos: O espaço e o território para o planejamento; Política de Governo; Força econômica; Tecnologia e tendências sociais e comportamentais e traça 3 diretrizes para que o megaevento tenha o resultado positivo: Visão estratégica, Coordenação e planejamento, do Megaevento como catalisador do desenvolvimento dos transportes e da mobilidade urbana.

A partir dessas informações, foi desenhado um modelo de análise (**figura 1**) que propõe analisar as etapas (pré-evento, durante e pós-evento) definida por Carvalho; Hill; Taco (2008) a partir das diretrizes defendidas por Kassen, sendo observados os 5 fatores que a autora define, já citados no parágrafo acima.

Figura 1: Modelo de Análise



Fonte: Elaboração do autor

1.2.6 Objetivos

Baseado nas experiências anteriores de cidades que sediaram megaeventos Eva Kassen identifica 5 fatores que a podem influenciar no planeamento dos transportes em megaeventos. Esses fatores devem ser analisados nas diferentes etapas de realização do megaevento através dos planos, projetos e ações desenvolvidas para o transporte e a mobilidade para a Copa do Mundo 2014. Dessa maneira, esse estudo pretende avaliar se a estratégia do megaevento em Recife foi capaz de:

- 1) Cumprir uma visão urbana, com planeamento do transporte e da mobilidade urbana para longo prazo. O megaevento associado a um plano estratégico, tendo como foco qual cidade se deseja e como o megaevento pode contribuir para essa visão de cidade antes da realização do evento.
- 2) Estabelecer uma coordenação do planeamento dos transportes e operação capaz de realizar a interlocução entre os proprietários do evento, o poder público, planeadores e usuários do transporte.
- 3) Encarar o Megaevento como catalisador urbano e de projetos de transporte e mobilidade, influenciando as oportunidades trazidas pelos jogos transformando-as em força propulsora para o desenvolvimento contínuo.

Através desses três objetivos específicos, acredita-se ser possível compreender os aspetos positivos e negativos e as tendências do desenvolvimento do transporte e da mobilidade urbana na Cidade do Recife após a implementação da estratégia do Megaevento.

1.2.7 Estrutura da tese

Para alcançar o resultado pretendido esse trabalho foi estruturado respeitando a orientação o modelo de análise, tendo para tanto, a seguinte divisão de capítulos:

- O **Capítulo 1** trata da introdução onde são apresentados a justificativa do tema, a estrutura da investigação (etapa em que são definidos a pergunta de partida o problema, as hipóteses, o modelo de análise bem como os objetivos), e a estrutura da Tese.

- No **Capítulo 2** são levantados conceitos e características, estratégias e desafios de sediar megaeventos. O intuito desse capítulo é investigar os fundamentos que levam uma cidade a sediar esse tipo de evento em detrimento da pressão e do alto investimento.
- O **Capítulo 3** apresenta os critérios de análise do megaevento como catalisador do desenvolvimento dos transportes e da mobilidade urbana, através da análise das exigências estabelecidas pelos proprietários de eventos esportivos (FIFA e COI). Nesse capítulo também serão analisadas experiências anteriores para contribuir com a definição dos critérios, e assim atender os objetivos e as limitações ao que o estudo está submetido.
- O **Capítulo 4** apresenta o estudo de caso. Apresenta a cidade de Recife, os planos e projetos, e as observações in loco sobre a realização da Copa do Mundo 2014.
- O **Capítulo 5** traz as análises dos dados e os resultados obtidos.
- Por último, o **Capítulo 6** traz as conclusões e recomendações finais.

CAPÍTULO 2 – FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1. CARACTERIZAÇÃO, ESTRATÉGIA E DESAFIOS DO MEGAEVENTO

2.1.1. Definição e Características de um Megaevento

De acordo com o Varrel e Kennedy (2011) no artigo: Mega events and Megaprojects publicado pela Chance2Sustain¹, os Megaeventos são definidos como eventos com audiência global que podem variar em tipo e organização, mas que tem em comum o caráter itinerante, que ocorre com regularidade em diferentes lugares. Nesta definição estão inseridos as Feiras Mundiais, Copas do Mundo de diversos desportos, competições atléticas regionais como a Euro copa, ou os Jogos da Ásia, por exemplo, e os Jogos Olímpicos.

Hall (apud Silva, 2005) define como eventos que são especificamente direcionados para o mercado de turismo internacional e podem ser descritos como ‘mega’ em virtude de sua grandiosidade em termos de público, mercado alvo, nível de envolvimento financeiro, do setor público, efeitos políticos, extensão de cobertura televisiva, construção de instalações e impacto sobre o sistema econômico e social da comunidade anfitriã”.

De acordo com Rubert & Portugal (2010) os eventos podem ser classificados quanto à sua natureza: esportivos (jogos e competições), culturais (shows, exposições, mostras de arte, seminários etc.) ecológicos (caminhadas, passeios, mutirões de limpeza), ligados ao entretenimento e lazer (gincanas, jogos e brincadeiras), na área comercial (convenções, lançamento de produtos, feiras de negócio), especiais (datas comemorativas, fatos históricos), e evento de relacionamento (festas, reuniões familiares, encontros).

¹ O projeto Change2Sustain analisa como os governos e cidadãos, em cidades com diferentes padrões de crescimento econômico, valem-se da administração de conhecimento espacial participativo para orientar a governança urbana em direção a um desenvolvimento mais sustentável. A administração de conhecimento espacial participativo é o conceito central utilizado para estudar esta questão, trata-se de um recurso estratégico, que todos os stakeholders podem contribuir para processos de governança participativa orientada para o desenvolvimento sustentável.

No entanto, os megaeventos podem ser considerados EEP's – Eventos Especiais Planejados, que segundo Latoski *et al* (2003), são atividades públicas com agenda, localização e duração pré-definidos; e que possam causar impacto no sistema de transporte ordinário. Os EEP's podem classificar-se pela sua natureza, bem como, pelas suas características de operação.

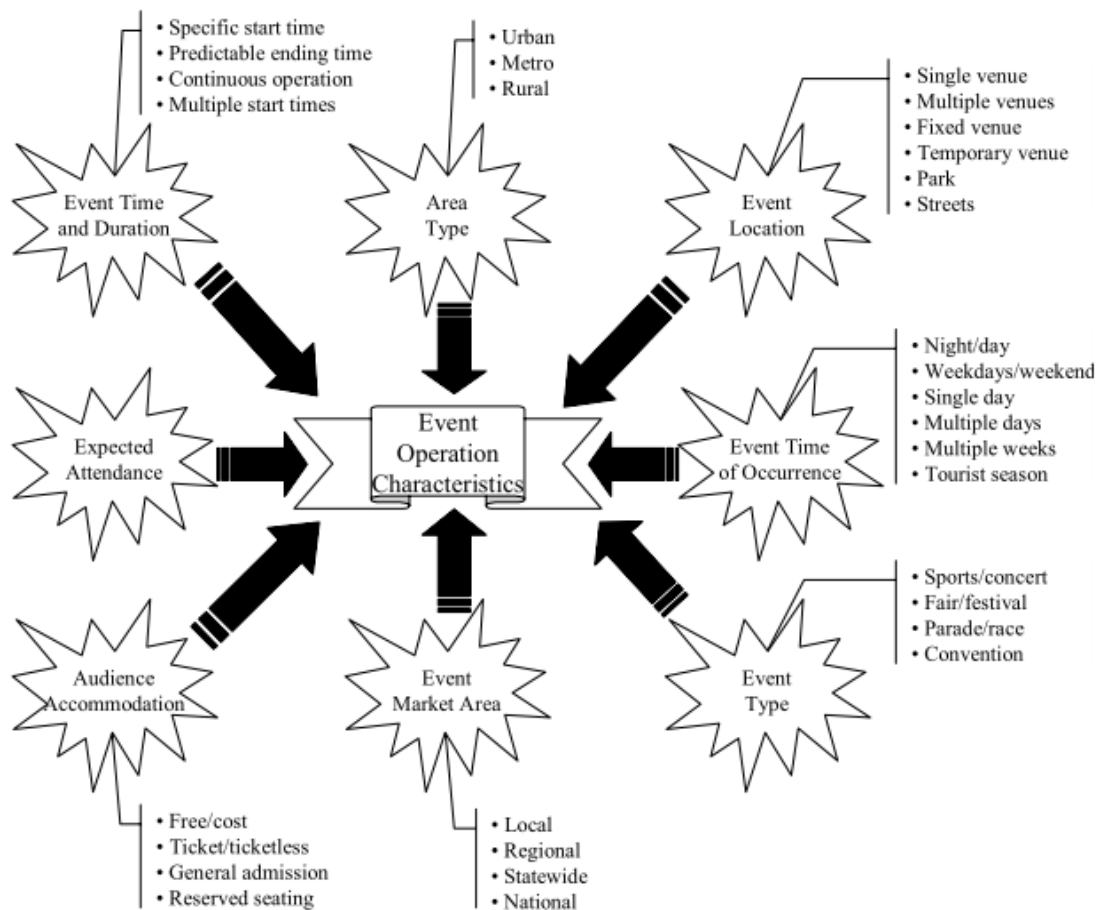
A **Figura 02** mostra as características operacionais típicas de um evento especial planejado. Cada característica representa uma variável que influencia o escopo de atuação do evento e seu potencial impacto sobre o sistema de transporte. Essas variáveis incluem:

- **Hora de ocorrência do evento:** define a hora do (s) dia (s). Eventos durante a semana poderão enfrentar restrições na pista, trânsito e capacidade de estacionamento.
- **Hora do evento e duração:** define se o evento acontecerá em um horário de início, o que provavelmente irá condensar a chegada ao evento, ou se funcionará de forma contínua durante todo o dia onde os clientes podem vir livremente e ir embora.
- **Local do evento:** A definição do local implicará na conexão com a infraestrutura de transporte existente. Locais fixos, como estádios ou arenas, precisarão de áreas de estacionamento, bom acesso a rodovias e as principais ruas arteriais. Já instalações temporárias podem não ter esses recursos, exigindo, portanto, o desenvolvimento de um plano de acesso local e estacionamento detalhado.
- **Tipo de área:** define os serviços de transporte disponíveis, as características do tráfego da área, e as diversas partes interessadas que podem se envolver no planejamento e gestão de eventos. Estas características influenciam as operações de evento, processo e gestão de viagens, mas variam significativamente entre as áreas rurais, urbanas e metropolitanas.
- **Área de mercado de eventos:** define a área e abrangência do evento. O Potencial para atrair pessoas de outras regiões.
- **Atendimento esperado:** define a, número máximo estimado de participantes do evento. As estimativas podem incluir o número esperado de VIPs, portadores de

ingressos antecipados, os clientes com um passe de estacionamento atribuído e clientes que necessitam de assistência especial.

- **Hospedagem do Público:** Conhecer o local de origem dos potenciais participantes pode ajudar a prever o número e a origem das viagens geradas pelo evento, além do tipo de viagem os participantes poderão fazer para o local.
- **Tipo de evento:** define o tipo de evento que pode estar sujeito a regulamentos especiais e requisitos de licenciamento. O tipo de evento inclui muitas características dos eventos especiais planejados que influenciam viagens geradas pelo evento, demanda e nível de impacto sobre o sistema de transporte.

Figura 2:Diagrama das características operacionais de um Evento Especial



Fonte: Lastoski *et al* (2003)

Quanto às características operacionais dos Eventos Lastoski *et al* (2003) elenca cinco categorias:

I- Evento recorrente em um local permanente

Acontece regularmente no mesmo local; tem um tempo de duração determinado. Os picos de chegada e partidas mais previsíveis em relação às demais categorias. Os espectadores chegam no horário estipulado e saem do local logo após ao término do evento. São exemplos dessa categoria os eventos esportivos e concertos.

Foto 1: Copa do Mundo 2014 Arena Pernambuco - Recife



Fonte: Foto do autor

II- Evento contínuo

Pode acontecer em um único dia ou em vários dias. Os espectadores chegam e partem ao longo do evento, geralmente são realizados em espaços temporários como parques ou outros espaços abertos, convenções e feiras podem ser citadas como exemplo desse tipo de evento.

Foto 2: Feira Literária Internacional de Pernambuco – Fliporto 2013



Fonte: Diário de Pernambuco - 14/11/2013

III- Evento de rua

É o caso das maratonas e corridas de bicicleta, que podem exigir fechamento temporário de vias e normalmente acontecem em áreas urbanas e centros empresariais.

Foto 3: Maratona de São Silvestre 2013 – São Paulo



Fonte: <http://www.saosilvestre.com.br/> - acesso nov/2014

IV- Evento regional e multi-local

Refere-se a vários eventos especiais planejados que ocorrem em uma região ao mesmo tempo ou em um espaço de tempo. Os eventos desse conjunto podem ter diferentes horários de início e podem ser diferentes na classificação. Como exemplo tem-se grandes shows de fogos-de-artifício, ou comemoração do Carnaval no Brasil, Festa de todos os Santos em Portugal, as Olimpíadas que realiza vários eventos esportivos diferentes ao mesmo tempo e na mesma cidade.

Foto 4:Festa de Lisboa 2013 – Marchas Populares



Fonte: <http://www.festasdelisboa.com/festas2013> - acesso nov/2014

V- Evento rural

Este tipo engloba qualquer evento recorrente ou contínuo, em uma área rural. Esse possui classificação diferenciada por apresentar dificuldades de acesso, falta de estacionamento e limitada infraestrutura de monitoramento.

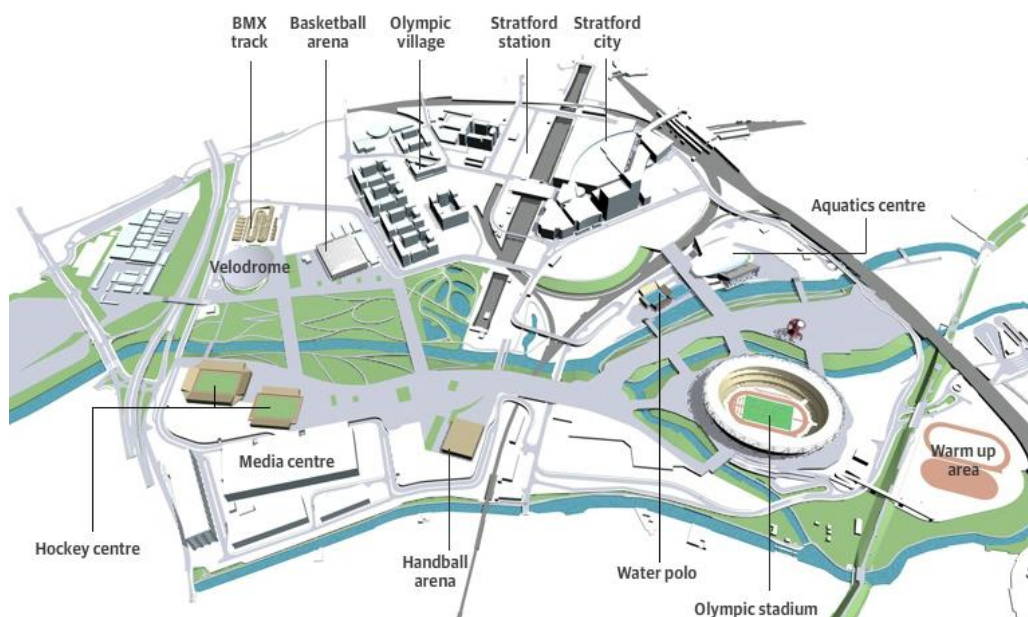
Foto 5: U.S. Open Championship in Southampton, NY



Fonte: Lastoski *et al* (2003)

Um evento pode se inserir em mais de uma categoria de Evento Especial Planejado, como ocorre com os Jogos Olímpicos, que pode ser considerado um evento recorrente, contínuo, de rua e multi-local. Vale salientar, que não são todos os grandes eventos que são considerados megaeventos.

Figura 3: Olimpíadas de Londres 2012



Fonte: <http://ramirezadrianaolimpiadas2012.blogspot.com.br/2012/04/mapa-en-3d-del-estadio-olimpico.html> - acesso nov/ 2014

“Um jogo de futebol que recebe 90.000 espectadores em uma cidade /metrópole com 8 milhões de habitantes é um evento comum. Já um evento de Jazz que recebe 30.000 pessoas em uma cidade de apenas 30.000 habitantes é um megaevento.”
(Romero, 2011. P. 12)

Adota-se, então a definição de Bovy (2009), onde um megaevento envolve modificações temporárias importantes no cotidiano da cidade que o hospeda, em sua logística, organização dos transportes e comportamentos de viagens.

2.1.2. Estratégia Megaevento como oportunidade no cenário global

No processo conduzido pelo comércio internacional, desenvolvimento da tecnologia de informação, investimentos, aumento da mobilidade que obriga a interação de pessoas, empresas, instituições e governos de diversas nações, a globalização vem sendo o principal fator de transformação urbana regional no mundo desde a década de 80 (Kassen, 2009, p.24).

Tal processo tem alterado o olhar sobre os sistemas urbanos, onde a cidade deixa de apenas prestar serviços aos seus residentes, para torna-se, também, uma mercadoria a ser vendida que competirá com outras cidades num mercado extremamente competitivo (Vainer, 2002, p 78). A Globalização significa a competição entre cidades, nacional ou internacionalmente, onde cada cidade “empreendedora” busca uma vantagem competitiva (Hiller, 2006, p. 319 *apud* Kassen, 2009, p. 25).

Nesse novo cenário, de acordo com Duarte e Ultramari (2007), as cidades podem ser classificadas como: Cidades na globalização, cidades globalizadas e cidades globais. As cidades na globalização são consideradas, virtualmente, todas as cidades de qualquer dimensão, importância ou base econômica, por exemplo, uma cidade isolada na Floresta Amazônica no Brasil, mesmo sem contacto significativo com o mundo exterior, pode sofrer com alterações climáticas causadas pelo aquecimento global.

Cidades globalizadas são aquelas que sofrem alguma influência global mas não afetam diretamente o sistema econômico global. Os sinais da Globalização podem ser percebidos

tanto pela economia, pela arquitetura com influência de tendências mundiais ou pela cultura que assimila modelos diferentes dos hábitos locais. São cidades com capacidade de atrair filiais de empresas internacionais, ou bancos internacionais mas que em caso de uma catástrofe não significaria um colapso no sistema Global, a cidade de *New Orleans* nos Estados Unidos da América pode ser citada como exemplo de uma cidade globalizada. Ela foi destruída em 2005 por um fenómeno natural e apesar de possuir em seu território representações de grandes empresas internacional, não causou grande abalo no sistema económico internacional.

As ditas cidades globais, posto almejado por todas as cidades globalizadas, são consideradas por serem o centro do poder económico numa escala global e possuir um *Cluster*² avançado de produtos e serviços (Sassen 2001). Para Ferreira (2003, p.45), resgatando o conceito de Peter Hall, seriam cidades que teriam mais domínio estratégico que outras na organização económica mundial através ou da sua posição geográfica, pelo potencial de comércio, pelo desempenho económico, pela influência política, entre outros.

A relação entre esses 3 tipos de cidades se constitui em uma rede de fluxo, de pessoas, finanças, serviços, produtos que devem circular em escala global. As cidades globais centralizam meios que potencializam os fluxos, são pontos nodais que podem colocar em risco a ordem capitalista internacional.

“Se um desses nós deixa de existir, a rede pode com maior ou menor esforço encontrar outro nó que cumpra sua função. O maior ou o menor esforço para que um nó seja

² “concentrações geográficas de instituições e empresas num sector de atividade específico, revelando um papel fulcral na atividade económica na medida em que contribuem para a competitividade regional, potenciam a produtividade, uma maior capacidade de inovação e facilitam a comunicação e interação entre os agentes” Michael Porter (1998, p. 78)

substituído determina o conceito de Cidade Globalizada ou de Cidade Global.” (Duarte e Ultramari, 2007)

De acordo com Kassen (2009), existem 3 pontos em que os teóricos concordam sobre características que uma cidade global possui, são eles: O foco no capitalismo competitivo, a imagem moderna e a conexão com a internet.

As cidades globalizadas constituem uma rede construída a partir das relações e não das características isoladas de uma das cidades. Assim, vale mais a posição na rede do que propriamente as características locais.

Definir quais as cidades são mais globais que outras não é simples, são vários os parâmetros utilizados para definir a hierarquia global. No entanto, Duarte e Ultramari (2007) identificaram um grupo de cidades avaliadas como globais por parâmetros diversos proposta por diversos autores, como proposta alternativa para a análise de Cidades Globais, sendo:

- Duas hierarquias de Cidades Globais propostas por John Friedman de 1986 e 1995.
- Duas Hierarquia do Grupo de Pesquisa em Cidades Globais - GaWC, baseado na Loughborough University. A primeira considera a concentração das 100 principais firmas de finanças e negócios em 234 cidades; a segunda é o inventário das Cidades Globais do próprio GaWC que as classifica em Alfa, Beta, Gama e em evidência.
- A hierarquia de Finnie (1998), que considera as ofertas, serviços e facilidades técnicas das telecomunicações para identificar as principais *hubs*³ do mundo.
- Cidades onde estão os principais centros de comando de corporações globais, de bancos, de empresas de publicidade e de bolsas de valores.
- A hierarquia de Witlox, Vereecken, Derudder (2004). Que considera o mapeamento do fluxo de passageiros transportados com representatividade dos aeroportos.

³ Hub é o processo pelo qual se transmite ou difunde determinada informação, tendo, como principal característica, que a mesma informação está sendo enviada para muitos recetores ao mesmo tempo. Este termo é utilizado em rádio, telecomunicações e em informática.

Quadro 1: Hierarquia das Cidades Globais

| Cidades | Total | Friedman 1986 | Friedman 1995 | GaWC - Derudder | GaWC - World Cities List | Raking Telecom | Corporations 1997 | Banks 1996 | Stok markets 1996 | Advertisin g Agencies 1997 | Vereecken and Derudder |
|------------------|-------|------------------|------------------|--------------------|--------------------------------|-------------------|----------------------|---------------|-------------------------|----------------------------------|------------------------------|
| London | 9,5 | 10 | 10 | 10 | 10 | 7,8 | 9,6 | 9,6 | 10 | 8,8 | 10 |
| New York | 9,5 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 9,9 | 9,2 | 7,5 | 10 | 9 |
| Tokyo | 7,9 | 10 | 10 | 9,5 | 10 | 4,3 | 10 | 10 | 6 | 9,4 | 3 |
| Frankfurt | 6,7 | 8 | 6,7 | 9,5 | 9 | 5,2 | 9,1 | 9,7 | 2,5 | 3,8 | 6 |
| Los Angeles | 6,5 | 10 | 6,7 | 9 | 9 | 9,1 | 6,9 | 3,7 | 0 | 6,9 | 7 |
| Chicago | 6,2 | 9 | 0 | 9 | 9 | 9,6 | 9,4 | 4,3 | 0 | 8,1 | 6 |
| Paris | 6,1 | 9 | 3,3 | 0 | 10 | 6,5 | 9,8 | 9,8 | 0 | 7,5 | 8 |
| Amsterdam | 5,2 | 0 | 6,7 | 6,6 | 6 | 4,8 | 9,2 | 8,3 | 0 | 0 | 4 |
| San Francisco | 4,8 | 7 | 0 | 0 | 8 | 8,7 | 8,9 | 7,4 | 0 | 6,6 | 6 |
| Zurich | 3,7 | 8 | 3,3 | 0 | 8 | 3 | 9 | 8,2 | 0 | 0 | 2 |
| Munich | 3,5 | 0 | 0 | 7,1 | 3 | 0 | 9,3 | 8,8 | 0 | 0 | 3 |
| Milan | 3,4 | 7 | 0 | 0 | 9 | 0 | 6,7 | 8,5 | 0 | 2,5 | 4 |
| Rome | 3,3 | 0 | 0 | 6,2 | 4 | 0 | 8,8 | 8 | 0 | 0 | 4 |
| Boston | 3,2 | 0 | 0 | 7,6 | 6 | 0 | 6,3 | 4 | 0 | 3,1 | 3 |
| Madrid | 3,1 | 7 | 3,3 | 0 | 7 | 0 | 7 | 7,5 | 0 | 0 | 3 |
| Toronto | 3,1 | 7 | 0 | 0 | 8 | 7 | 0 | 8,5 | 0 | 0 | 4 |
| São Paulo | 3 | 6 | 3,3 | 6,6 | 7 | 0,4 | 0 | 1,2 | 0 | 4,4 | 2 |
| Sydney | 3 | 7 | 3,3 | 0 | 8 | 6,1 | 0 | 4,5 | 0 | 1,9 | 3 |

Fonte: Duarte e Ultramari, 2007.

Na **Quadro 1** estão as principais cidades na hierarquia global de acordos com os parâmetros estabelecidos por diferentes estudiosos e instituições. As 3 cidades que estão no ponto mais alto da hierarquia em todos os parâmetros analisados são Londres, Nova Iorque e Tóquio, acompanhadas logo em seguida apenas por Frankfurt e Los Angeles.

Os estudos de (Duarte e Ultramari, 2007) mostraram a regularidade das cidades colocadas no posto mais alto é maior que as cidades localizadas mais abaixo na hierarquia. Os autores destacam dois pontos importantes do estudo:

“- Aquelas cidades que têm relevância para a economia global, por distintos fatores, são mais resilientes, fazendo com que a crise em determinado setor seja compensada por outros também presentes na cidade; e

- Que inflexões⁴ pontuais em um setor podem levar uma cidade ao seletivo grupo de Cidades Globais com destaque para aspectos específicos; mas a inflexão para os grupos mais consolidados depende de um conjunto de fortalecimentos cuja autonomia das cidades em implementá-los ou atraí-los diminui quanto mais consolidado já for o grupo.” (Duarte e Ultramari, 2007).

Segundo os autores essa regularidade no topo da hierarquia deve-se ao próprio sistema econômico vigente que se encarrega de fazer a manutenção desses postos. Em contraponto, na periferia dessa hierarquia é perceptível uma variação no ranking das cidades mais ou menos globais. Analisando a **Quadro 1** acima, e a **Quadro 2** abaixo, onde estão colocadas as 20 maiores cidades em importância na rede global tendo como referência o fluxo aéreo de passageiros entre 1977 e 1997 (Smith e Timbarlake, 2001, apud Duarte e Ultramari, 2007), Londres, Paris, Frankfurt, Nova Iorque, Amsterdão, Zurique e Tóquio figuram entre as 10 principais variando o posicionamento entre si e algumas outras cidades incluídas na **Quadro 1** como Chicago e Los Angeles, por exemplo. Da décima em diante há uma mudança muito maior. Hong Kong e Singapura, já não aparecem na **Quadro 1**, assim como Rio de Janeiro e Atenas.

⁴ O artigo de Duarte e Ultramari, 2007 discute uma determinada tipologia de Inflexão Urbana que é aquela que reposiciona e/ou mantém as cidades numa posição privilegiada na hierarquia global, sobretudo se levado em conta os aspectos econômicos e a rede de interesses do capital.

Quadro 2: Fluxo aéreo de passageiros, 1977-1997

| Cidades | 1977 | 1980 | 1985 | 1991 | 1994 | 1997 |
|----------------|------|------|------|------|------|------|
| London | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 |
| Paris | 29 | 29 | 29 | 28 | 28 | 28 |
| Frankfurt | 28 | 28 | 28 | 29 | 29 | 29 |
| New York | 27 | 27 | 27 | 27 | 27 | 27 |
| Amsterdam | 26 | 26 | 26 | 25 | 26 | 26 |
| Zürich | 25 | 25 | 24 | 24 | 24 | 24 |
| Tokyo | 22 | 24 | 25 | 26 | 23 | 20 |
| Bangkok | 21 | 21 | 21 | 21 | 19 | 18 |
| Singapore | 19 | 19 | 22 | 20 | 20 | 21 |
| Hong Kong | 18 | 18 | 20 | 19 | 21 | 22 |
| Madrid | 20 | 20 | 19 | 18 | 18 | 17 |
| Miami | -1 | -1 | 23 | 23 | 25 | 25 |
| Copenhagen | 23 | 23 | 17 | 9 | 12 | 9 |
| Brussels | 14 | 14 | 14 | 16 | 16 | 11 |
| Athens | 24 | 22 | 16 | 1 | 10 | 6 |
| Vienna | 7 | 13 | 7 | 17 | 15 | 16 |
| Los Angeles | -1 | -1 | -1 | 22 | 22 | 23 |
| Vhicago | -1 | -1 | 18 | 15 | 14 | 14 |
| San Francisco | -1 | -1 | 15 | 13 | 13 | 15 |
| Rio de Janeiro | 16 | 16 | 10 | 6 | -1 | -1 |

Fonte: Duarte e Ultramari (2007), com base em Smith and Timberlake, 2001.

Essa análise mostra que uma cidade pode destacar-se por período determinado de tempo em razão de alguma evidência, mas para se estabelecer no posto de cidade global é preciso destacar-se em diferentes aspectos e ser resiliente para suporta dificuldades que possam aparecer ao longo dos anos. Como exemplo, de fugacidade dessas evidências pode-se citar Miami que durante os anos 80 foi considerada por alguns autores como “ a Cidade Global da América Latina” por ser a principal conexão do países latino-americanos com o resto do mundo, ou o Rio de Janeiro que teve alguma visibilidade mundial no início dos anos 90 com a realização da Eco-92, mas não conquistou o *status* de cidade global nem sequer transformou-se em referência nas questões ambientais.

Os megaeventos inserem-se nesse contexto como evidência que pode dar oportunidade as cidades que o sediam, porém, na maioria das vezes, após a realização do megaevento a cidade volta a sua posição original na classificação global. É possível que a realização

do evento possa impulsionar transformações urbanas, caso tais transformações sejam sustentáveis ao ponto de mudar a história urbana local e fazer a cidade ser reconhecida mundialmente, por isso a Inflexão Urbana acontece, como no caso de Barcelona que virou referência de estratégia de desenvolvimento urbano através de megaeventos após sediar as Olimpíadas de 1992, e mesmo com esse reconhecimento mundial, Barcelona não está classificada entre as 20 principais cidades do mundo. As transformações urbanas advindas da estratégia “Megaevento” são muito mais significativas para os seus residentes do que uma garantia de lugar de destaque na competição global.

“ [...]o reposicionamento entre cidades de grupos hierarquicamente inferiores parece ser mais recorrente, porém são inserções fugazes. As chamadas oportunidades de evidência garantidas a algumas cidades devido ao fato de sediarem Jogos Olímpicos ou Exposições Universais, por exemplo, dificilmente garantem a continuidade de destaque internacional e dos lucros que tal fato possa permitir. A terceira conclusão é de que as oportunidades de evidência podem, eventualmente, gerar uma Inflexão Urbana, demarcando períodos na história de uma cidade. Entretanto, tal Inflexão limita-se a mudanças vivenciadas no cotidiano de seus moradores, sem poder implicar numa nova posição hierárquica internacional.]” (Duarte e Ultramari, 2007).

2.1.3. Planeamento dos transportes para o Megaevento

Sediar um megaevento é algo que pode alavancar o processo de mudanças urbanas, mas implica em muitas responsabilidades pois os efeitos podem ser contrários aqueles desejados caso os investimentos não sejam aplicados de forma adequada. Quando as infraestruturas ficam subutilizadas geram ônus ao Estado em detrimento do pouco benefício à população.

Os transportes possuem um papel importante nesse contexto, de acordo com Marques et al (2012), a estrutura para o recebimento das pessoas nos diversos tipos de transportes aéreo, terrestre, hidroviário e marítimo, além do urbano são fundamentais para o sucesso do evento e para uma boa imagem do País que o sedia. Para tanto é preciso um planeamento adequado do sistema de transporte, pois este é um inibidor ou um indutor dos descolamentos.

No entanto, *“o planeamento dos transportes perpassa pelos interesses de atores que podem influenciar a tomada de decisão, tais atores possuem duas características básicas: A visão sobre a cidade e o poder para implementá-la”* (Kassen, 2009). Dois atores possuem as características supracitadas, os proprietários do evento e o Estado que o sedia. Por vezes possuem interesses divergentes, o primeiro geralmente com foco no sucesso do evento e o segundo com a responsabilidade do legado pra a cidade. Neste contexto, o desenvolvimento de um plano estratégico que associe os diversos interesses para diminuir as divergências se torna fundamental.

Para Kölbl; Niegl; Knoflocher; (2008) apud Marques et al (2012), o planeamento dos transportes é complexo e envolve aspetos técnicos, socioeconômicos e ambientais, o que muitas vezes pode tornar o plano inconsistente e sujeito a várias interpretações que afastam a política das necessidades do transporte. A solução, segundo os autores, é o desenvolvimento de um Plano Estratégico seguindo um método qualitativo, com acompanhamento e monitoramento por anos.

Kassen (2009) define 5 fatores que influenciam o planeamento dos transportes para megaeventos: O espaço e o território para o planeamento; Política de Governo; Força econômica; Tecnologia e tendências sociais e comportamentais.

O espaço e o território dizem respeito à localização propriamente dita do evento. O lugar onde o evento irá ser realizado pode influenciar não apenas nas rotas e na acessibilidade do espectador, como também pode influenciar os vetores de desenvolvimento urbano. Em qualquer estratégia de desenvolvimento urbano, ou de marketing urbano é importante ter uma Política de Governo com liderança forte para conduzir o processo, pois o planeamento de um megaevento esportivo (desde a candidatura da cidade sede) não é um problema meramente técnico, é sobretudo um processo de interação política, social e cultural (Ferreira, 2007).

A Força econômica de uma cidade ou região pode influenciar na atração de mais ou menos investimentos e financiamentos para o evento, o que contribui para a instalação das infraestruturas necessárias e para o legado pós-evento. No mundo globalizado tecnologia e inovação é requisito fundamental tanto para a divulgação e transmissão do evento, para o gerenciamento dos transportes. A população precisa apoiar o megaevento

e acreditar na visão estratégica para o bom funcionamento estratégia do marketing urbano (Bouinot and Bermils, 1995), perceber as tendências sociais e comportamentais, através da participação popular é fundamental para que o apoio venha acontecer.

Esses fatores devem estar inseridos em todas as etapas do planeamento para o resultado positivo do megaevento. As etapas do planeamento de transporte de um megaevento consideradas, de acordo com Carvalho; Hill; Tacos (2008) apud Marques et al (2012) são:

“Pré-evento: Onde deve-se fazer a classificação do tipo de evento que será realizado, caracterização da, área de estudo, identificação dos atores envolvidos e suas respectivas responsabilidades, bem como o estudo de demanda.

Evento: Operações necessárias em relação ao sistema de transportes, que envolve especificamente o serviço de transporte, o sistema de formação, controle do tráfego e a sinalização de acesso.

Pós-evento: deve-se por fim, fazer uma avaliação do nível de comunicação entre os atores envolvidos e os impactos produzidos pelo megaevento.”

Um dos grandes problemas na realização de um megaevento é atender o aumento demanda durante um curto período de tempo. O aumento da capacidade de atendimento nos níveis de pico (antes do jogo começar e após o termino da competição) podem resultar em desuso dessa capacidade, ou construção de estruturas que serão subutilizadas ao fim da realização do megaevento, o que geralmente é economicamente inviável.

Há também a necessidade de atenção aos grupos específicos de usuários do transporte, no caso separados em espectadores, atores, equipe técnica, voluntárias e média. A expectativa é que o deslocamento desses grupos aconteça com eficiência, efetividade e segurança, respeitando as necessidades específicas de cada grupo e atendendo as recomendações dos órgãos proprietários do evento.

Além disso, a maior dificuldade no planejamento dos transportes e da mobilidade urbana é alinhar as necessidades de demanda do evento e os requisitos estabelecidos para os grupos específicos de usuários com a visão metropolitana que a cidade sede deseja. Pois a cidade enfrentará desafios relativos ao transporte no futuro pós-evento que a estratégia metropolitana poderá contribuir para resolver.

Trabalhar o evento por etapas ajuda a desvincular o objeto legado do objeto evento possibilita relacioná-los com as fases do evento e assumir que existem não só requisitos para execução do evento, mas também um leque de legados possíveis a serem planejados (Romero, 2011). Apesar do planejamento por etapas contribuir para a projeção do legado, Kassen (2009) defende que a visão estratégica precisa estar alinhada antes dos planos do Megaevento serem implementados, para que o foco seja para que o megaevento trabalhe como alavanca do transporte e da mobilidade urbana.

2.2. CONCLUSÃO:

Os Megaeventos podem ser classificados como Eventos Especiais Planeados, de audiência global, e causam impactos no sistema de transporte ordinário de uma cidade.

Podem ser classificados pelas suas características operacionais e quanto a sua natureza. Os megaeventos em análise nesse estudo classificam-se como evento de natureza esportiva, do tipo Copa do Mundo FIFA e Jogos Olímpicos de Verão, com características operacionais de eventos recorrentes em local permanente e multi-local.

O Megaevento poder ser utilizado também como estratégia para inserir a cidade no cenário global, e atrair mais investimentos fazendo uso do marketing urbano e além disso, pode servir como propulsor para o desenvolvimento da cidade. Nesse cenário, os transportes exercem papel importante para o sucesso do megaevento, um sistema de transporte eficaz, seguro e confortável contribui para uma boa imagem no contexto global, como também pode ser é o maior legado para a população residente.

No entanto, a cidade sede tem o desafio de atender as necessidades do evento que atrai um fluxo de pessoas muito maior do que o dia-a-dia da cidade, questão que afeta diretamente a capacidade do sistema de transporte. Os planejadores precisam atender a

essa demanda em curto espaço de tempo, sem deixar como legado estrutura obsoletas. Esse é o grande desafio, alinhar a visão metropolitana com os interesses específicos dos Megaevento.

CAPITULO 3 – EXPERIÊNCIAS ANTERIORES

Um dos maiores problemas identificados na literatura para que a estratégia dos megaeventos como catalisador do desenvolvimento urbano é a divergência entre as exigências para a realização dos megaeventos e as necessidades das cidades que os sediam.

Para compreender essa relação foram levantadas as exigências da FIFA e do COI para a realização bem-sucedida do megaevento e as soluções adotadas por cidades que já sediaram Jogos Olímpicos e Copa do mundo em anos anteriores. As soluções adotadas, positivas ou negativas, para área da mobilidade urbana e transporte serão comparadas com as medidas tomadas para a cidade de Recife.

Para a análise comparativa foram escolhidas 3 cidades, duas sediaram os Jogos Olímpicos e uma sediou a Copa do Mundo da FIFA, são elas:

Barcelona, sede dos jogos olímpicos de 1992, por ser considerada o modelo da estratégia megaevento; Atenas, sede dos jogos olímpicos de 2004, e Joanesburgo, uma das cidades-sede da Copa do Mundo FIFA na África do Sul em 2010. Essas últimas duas cidades foram selecionadas por possuírem mais semelhanças com Recife no que diz respeito a situação dos transportes e na gestão da mobilidade urbana do que outras cidades-sedes antes de sediarem eventos dessa magnitude.

3.1. EXIGÊNCIAS DOS PROPRIETÁRIOS DE MEGAEVENTOS

3.1.1. FIFA

São inúmeras as exigências da Fifa que o país escolhido para sediar os jogos deve atender. Uma Matriz de responsabilidade é elaborada para definir as obras prioritárias e os responsáveis pela execução.

Diferente do Comitê Olímpico Internacional que proporciona diversas atividades simultaneamente, o que acarreta uma intervenção maior na cidade, a Copa do Mundo

realiza apenas um jogo por vez na cidade, em períodos espaçados, o que permite intervenções em menor proporção.

A FIFA exige, quanto ao sistema de transporte, investimentos em aeroportos, portos, rodovias e ferrovias e melhorias na mobilidade urbana, e estádios com capacidade de até 60mil espectadores, com conforto, segurança e acessibilidade para o transporte de massa.

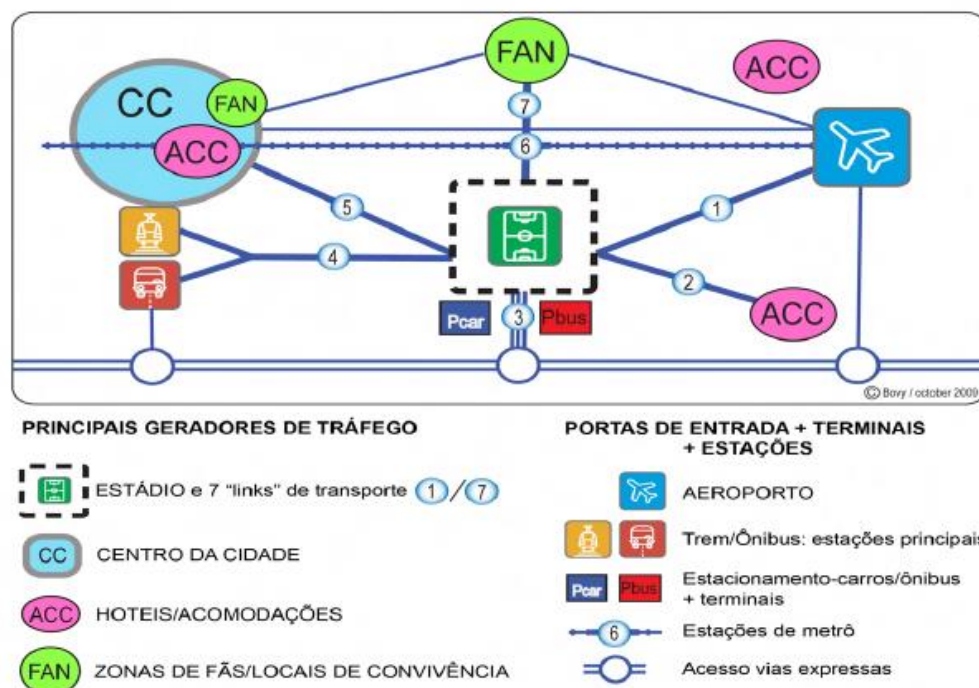
As cidades-sedes assinam um termo de compromisso que garante o cumprimento de todos os documentos/exigências FIFA. Este pacto assinado, entre Cidade-Sede/Comitê Organizador Local (COL)/FIFA, tem o nome de "*Host City Agreement*". Atrelado a este documento e impactando na mobilidade do evento ainda existem os guias: "*Stadium Book*", "*Event Logistics Guide*" e "*Safety Regulations*".

O Host City Agreement determina, em relação ao transporte e a mobilidade, que as cidades sedes se responsabilizam em adotar todas as medidas para a plena execução do plano de gestão operacional de transportes, oferecendo toda assistência quando requerida à FIFA, ao COL e outras Autoridades, podendo incluir previsão de acesso restrito, fechamento de ruas e acesso público no perímetro urbano da cidade durante o período de realização dos jogos.

Segundo Bovy (2009), são 7 as exigências relacionadas à infraestrutura que garantem à cidade sediar uma Copa do Mundo:

1. Estádio e instalações provisórias específicas para o torneio
2. Capacidade dos aeroportos com flexibilidade e ligação com Aeroporto/Cidade;
3. Transporte terrestre com último quilômetro de acesso ao Estádio;
4. Acomodação para credenciados;
5. Acomodação para público espectador e público em geral;
6. Hospitalidade global e Zonas de Fãs na Cidade Sede;
7. Segurança.

Figura 4: Sistema Genérico de Transporte de Cidade Sede



Fonte: www.mobility-bovy.ch, Seminário Recife, 2009

3.1.2. Exigências do COI

Para a definição de critérios de análise também serão consideradas, para esse trabalho as exigências do Comitê Olímpico Internacional - COI, que possui os seguintes objetivos e recomendações para o planejamento dos transportes para a realização do evento: (Kassen, 2009, p. 57):

1. Segurança;
2. Confiabilidade;
3. Eficiente, confortável e convidativo ao encontro social. Deve garantir pequenas viagens em curto tempo, principalmente para atletas e para a imprensa;
4. Flexível, para diminuir os riscos de interrupções;
5. Coerente com o meio ambiente;
6. Contribuir para o legado da mobilidade para a cidade-sede e para região.

O COI também define uma hierarquia de prioridades de transporte durante as olimpíadas:

Prioridade 01 - Trajeto dos atletas feito por autocarros específicos.

Prioridade 02 - Mídia e imprensa oficial e trabalhadores específicos 24 horas por dia, em autocarros específicos.

Prioridade 03 - Comitê Olímpico Internacional, Federação Internacional, oficiais da família olímpica, com transporte feito por carros e limusines.

Prioridade 04 - Patrocinadores de primeira classe, também por individuais credenciados.

Prioridade 05 - Staff e voluntariado, transporte público.

Prioridade 06 - Público em geral, transporte público.

Ao que diz respeito a acessibilidade o COI recomenda que os locais onde serão realizados os jogos tenham duas rotas de acessos com segurança e confiabilidade, uma pela frente para espectadores e patrocinadores sem acesso individual de veículo e outra pelos fundos para acesso das prioridades 1 à 4 citadas a cima, bem como para emergências.

Recomenda-se também que seja determinado um perímetro no entorno do local dos jogos que separe a área de domínio da cidade da área de domínio do megaevento. No caso dos jogos olímpicos existe a preocupação com o deslocamento entre os locais dos jogos, já que todos os jogos acontecem na mesma cidade, por isso o COI estabelece uma matriz que demonstra qual o ideal de localização dos equipamentos que sediarão os esportes.

A dispersão dos equipamentos pela cidade necessita de um transporte de alta performance para permitir um deslocamento eficiente, já uma localização concentrada em uma mesma área pode gerar problemas de congestionamento e conflitos com pedestres. O ideal seria um meio-termo entre essas duas formas de ocupação, proximidade entre os equipamentos que não seja considerado um *cluster*, nem tão distante que necessite de longos deslocamentos.

No entanto, as imposições do COI sobre o tempo de viagens acabam por encorajar a o formato de clusters, ou seja uma organização mais concentrada. Uma solução que tem

mostrado bons resultados é um sistema de controle, comando e comunicação de tráfego moderno e eficiente, capaz de conduzir possíveis alterações no tráfego com rapidez.

Apesar das recomendações como as do Comitê Olímpico Internacional, o grande problema em face do planejamento é a previsão de capacidade adicional para atender aos picos de demanda que podem resultar na subutilização da capacidade recomendada ao longo do ano e torna-se inviável economicamente (Robbins et al, 2007, p. 304, apud Kassen, 2009, p.36). Por isso a importância do planejamento para longo prazo, associando planejamento de transporte ao planejamento urbano e ao comportamento social da cidade. Planejar linhas de metro, autocarros, expansão de aeroportos pensando nas necessidades da população e do desenvolvimento da cidade, bem como estruturas que possam ser desativadas após os jogos.

Os benefícios esperados do pós-evento são, em sua maioria a implantação ou expansão de um transporte público integrado; que os serviços de transportes específicos para os jogos sejam desenvolvidos para suportar as necessidades da metrópole e da comunidade a longo prazo; Inovação que possam ser usados em outros eventos; adoção de técnicas de gerenciamento de incidentes ou acidentes de tráfego. (Kassen, 2009)

3.2. EXPERIÊNCIAS DE CIDADES-SEDES ANTERIORES

3.2.1. Olimpíadas 1992, Barcelona:

Capital da Cataluña, Barcelona está localizada no sul da Espanha, no mar mediterrâneo. Em 1992 a cidade sediou os jogos Olímpicos, o evento serviu como estimulador do desenvolvimento urbano e é uma referência positiva, até hoje conhecido como o “Modelo Barcelona”.

A Catalunã e Barcelona passaram por 40 anos de negligência em investimentos públicos e crescimento descontrolado antes da ditadura de Franco. Durante o período Franquista de 1960 a 1970, a cidade de Barcelona passou por um rápido crescimento industrial e económico, acompanhada pelo caos urbano e ausência de planeamento urbano.

Após 1975, com a morte de Franco, Barcelona passou por um período de isolamento económico e social. A cidade passava por problemas com o recente crescimento urbano, associado à negligência nos investimentos públicos em infraestrutura. O cenário na Espanha era de crise económica e social, marcada pela inflação, declínio populacional e desemprego (Kassen, 2009).

A negligência com a infraestrutura pública era aparente no sistema de transporte que estava em crise, a cidade padecia com congestionamentos e aumento da poluição do ar. Duas entidades foram criadas após a instauração da democracia: a CETRAMSA em 1986 (Centro Metropolitano de informação e Promoção do Transporte SA), e a EMT em 1987 (Entidade Metropolitana de Transportes). Essas entidades coordenavam um comitê formado por 18 municipalidades da área metropolitana de Barcelona com o desafio de promover o serviço de transporte público de passageiros. O sistema público de transporte consistia em 3 sistemas de trilhos: Renfe – Companhia de trens da Espanha, o metro, e a FGC – Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. O sistema de autocarros era operado pela TMB – Transporte metropolitano de Barcelona.

A maneira encontrada pela cidade de Barcelona para sair da crise foi emergir como uma cidade global, revitalizando sua identidade catalã e o desenvolvimento de uma série de políticas de desenvolvimento urbano com foco nos transportes e na regeneração urbana, que encontraria nos jogos olímpicos uma alavanca para a afirmação da Capital catalã como uma cidade global.

Antes da candidatura a cidade-sede, três planos foram desenvolvidos para regeneração urbana que previam resolver problemas como a degradação do centro, as lacunas de consolidação urbana nas bordas da cidade, a revitalização da frente marítima e o desenvolvimento de serviços metropolitanos de transportes, espaços públicos entre outros. Dos três planos dois foram modificados para atenderem as exigências do COI e Barcelona ganhar a corrida para sediar as Olimpíadas:

1 – Plano para Áreas de nova centralidade (ANC): Seleccionava 10 áreas que receberiam serviços e instalações que poderiam transformar tais áreas em novos pontos focais na cidade (ver **figura 05**)

2 – Plano Geral Metropolitano (PGM) de 1976: Incluía o desenvolvimento da cidade de Barcelona e outras 26 áreas dos arredores que fariam parte da reconstrução da cidade. O PGM estabelecia uma nova ordem urbana reestruturando os espaços públicos e um sistema viário que preveniria congestionamentos futuros da rede urbana. Em 1983 foi desenvolvido plano de estradas de Barcelona que chegou perto do que propunha o PGM.

Figura 5: Pontos focais do Plano para Áreas de nova centralidade (ANC)



Fonte: Kassen, 2009

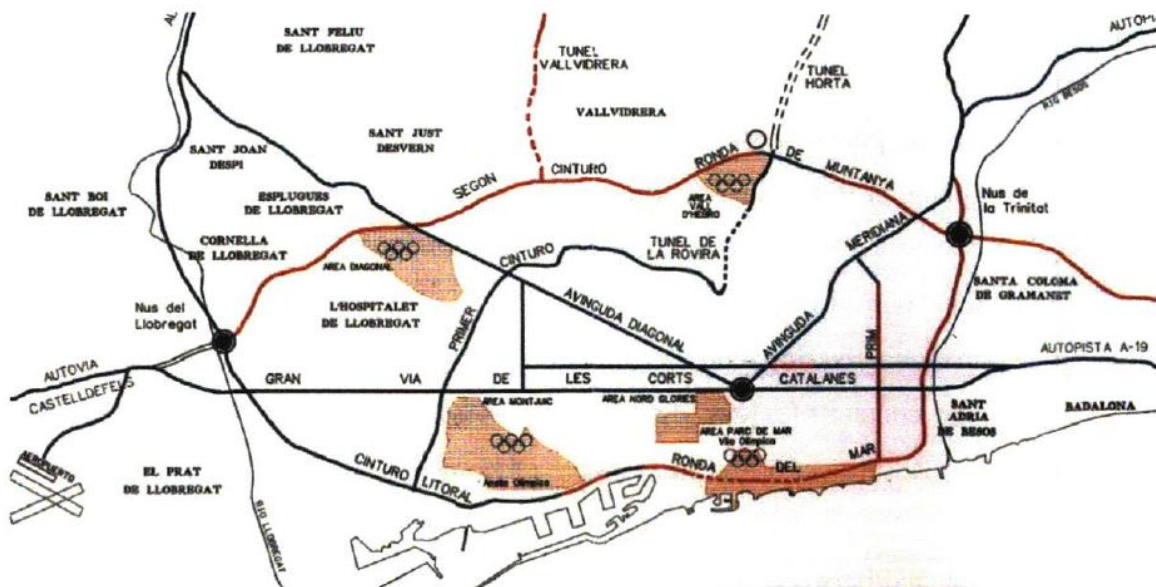
De acordo com Millet (2007 apud Kassen, 2012, p. 27), uma das vantagens do projeto Barcelona foi a pouca influência do COI no planeamento, o comitê olímpico ainda não tinha a expertise no tema. Barcelona seria a pedra fundamental para planeamentos futuros.

No entanto, para a candidatura algumas prioridades foram alteradas, a escolha das áreas foi determinada pelas facilidades com estruturas esportivas.

Barcelona definiu 4 áreas da cidade. Foram elas: Diagonal, Montjuïc, Vall D'Hebro e Parc de Mar.

Figura 6: Áreas Olímpicas de Barcelona

| | (1) Montjuïc | (2) Diagonal | (3) Vall d'Hebron | (4) Parc de Mar |
|------------------|--------------|--------------|-------------------|-----------------|
| Area in Fig. 5.3 | southwest | northwest | northeast | southeast |
| # of venues | 5 | 6 | 5 | 2 |
| # of sports | 13 | 7 | 5 | 4 |



Fonte: Kassen, 2009

Comparando as **figuras 05 e 06**, é possível perceber a alteração das áreas prioritárias no Plano ANC para o Plano Olímpico.

No âmbito da macro perspectiva dois projetos foram desenvolvidos: Um anel viário denominado Cinturón de Ronda e o túnel Vallvidrera. O Ronda, era essencial para as Olimpíadas, pois permitiu a ligação das 4 áreas e o aeroporto por uma via expressa, evitando o congestionamento do centro da cidade, como mostra a figura 06. O túnel Vallvidrera permitiu a ligação do centro de Barcelona com o subúrbio na zona norte da cidade.

Na micro perspectiva foram feitas as seguintes intervenções:

- 1- Monte Montjuïc: Apesar de ser o coração das olimpíadas com o maior número de estruturas esportivas, tinha problemas de acessibilidade, então foram

desenvolvidos serviço de ônibus direto do centro de Barcelona para a área olímpica; aumento do número de escaladores mecânicos; ampliação e melhoria dos funiculares.

2- Área Diagonal e Vell d'Hebron

3- Parc de Mar: Foi o local escolhido para instalar a vila olímpica e importante decisão para recuperar a frente de mar e fazer com que a visão urbana se transformasse em realidade. Localizado em Poblenou, a área era ocupada por velhas fábricas e prédios abandonados, no local foram construídos complexos residenciais, lojas, edifícios de escritórios e hotéis, além de novas praias, um novo porto de desportos, uma nova estação de metro e um novo sistema de esgoto. Para liberar a frente de mar foram removidas duas linhas de comboio da Renfe que bloqueavam o acesso ao mar possibilitando assim a construção de praias artificiais e do novo porto.

4- Aeroporto: O aeroporto localiza-se a 10km do centro da cidade. Foi ampliado com um novo terminal internacional, uma nova plataforma para aeronaves, um novo estacionamento e um serviço de autocarro, antes o aeroporto era apenas ligado a serviços de comboio ou automóveis.

5- Estación del Nord: A estação foi renovada e utilizada como maior estação de serviços de autocarro dos jogos olímpicos. Atualmente serve como terminal dos autocarros regionais e de longa distância.

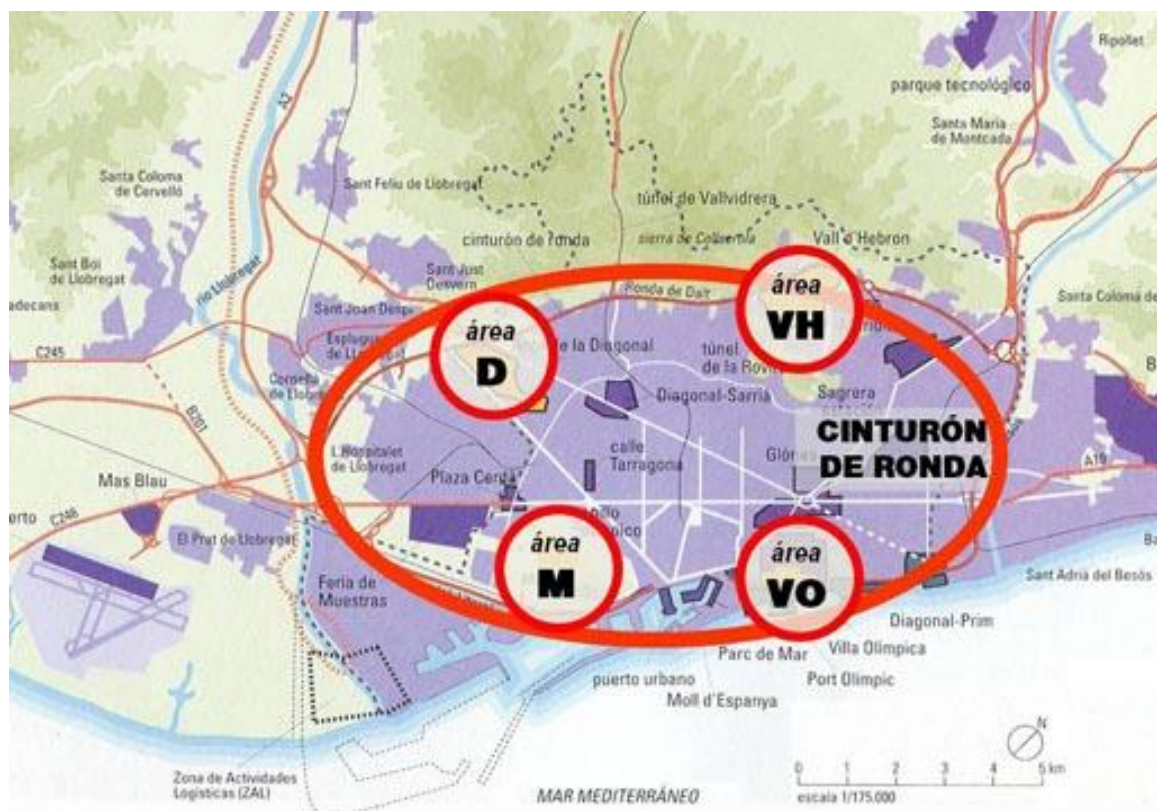
Além das obras infraestruturais, foram adotadas algumas estratégias de gestão de tráfego e de trânsito para atender as necessidades do evento como:

- Implantação de linhas especiais para a família olímpica, com corredores exclusivos nas vias do centro da cidade e na Rondas.
- Incentivo ao uso do transporte público pelos espectadores, com passe livre para os usuários que possuíam tickets dos jogos.
- Criação de Rotas alternativas de autocarro dos pontos olímpicos para o centro da cidade.
- Instalações de estacionamento ao longo das linhas de comboio e metro.

- Estabelecimento de Zonas de controlo e tráfego, restringindo estacionamento e acessos.
- Melhorias nos trens e autocarros, tornando-os mais confortáveis
- Implantação de um novo sistema de informação de passageiros e um sistema moderno de controlo de tráfego planejados para o uso a longo prazo.

Algumas medidas não tiveram uma continuidade imediata como o sistema de tarifa integrada, a acessibilidade de portadores de deficiência motora/audiovisual e idosos. As Zonas Verdes foram abandonadas após os jogos e os congestionamentos no centro da cidade reduziram mas continuaram. No entanto, as medidas tomadas tiveram sucesso e continuidade de uma forma geral. Isso se deve a uma forma de planeamento que associou planos anteriores com aproveitamento das imposições do Comitê Olímpico de forma estratégica com uma visão a longo prazo.

Figura 7: Anel viário Olímpico, Barcelona 1992



Fonte: <http://urban-networks.blogspot.pt>

3.2.2. Olimpíadas 2004, Atenas

Localizada na península de Attica no mar mediterrâneo, Atenas é a capital da Grécia. É uma das mais antigas cidades e foi o berço dos Jogos Olímpicos, com os antigos jogos realizados em Olympia.

Considerada a maior cidade do país por abrigar uma população de cerca de 4 milhões de pessoas. Atenas é cercada por montanhas em três lados e o Mar Egeu a sudoeste. Devido a essas limitações geográficas, Atenas é uma cidade muito densa e urbanizada. A cidade cresceu a partir do Porto de Piraeus, em direção ao continente e ao longo da sua área costeira.

A cidade, carente de regulação do uso e ocupação do solo, cresceu de forma desordenada, o que resultou numa mistura de áreas de usos incompatíveis (exemplo: áreas industriais adjacentes a áreas residenciais), além de possuir instalações infraestruturais insuficientes para comportar o crescimento da metrópole, principalmente, as infraestruturas relacionadas ao sistema de transporte de massas. O resultado dessa carência foi congestionamentos e poluição do ar, além de desigualdades sociais, ausência de espaços verdes, congestionamentos, e outros problemas comuns às grandes cidades.

Logo após a II Guerra Mundial houve um esforço para desenvolver um plano urbano e regional para a área metropolitana de Atenas que junto com o Master Plan de 1965 e o Plano “Capital 2000” forneceram o primeiro conjunto legislativo e determinou metas para o desenvolvimento da cidade. No entanto, pouco do que fora estabelecido pelos planos foi realizado até a realização dos Jogos Olímpicos de 2004. De acordo com Stathopoulos (2007, apud Kassen 2009): *“Atlanta e Sidney não precisavam dos jogos, Grécia precisa.”*

Atenas almejava a chance de sediar os Jogos Olímpicos há algum tempo. O Planejamento geral dos Transporte para os Jogos Olímpicos de Atenas começou já no final da década de 1980 com a preparação de documentos de candidatura para 1996. Era preciso convencer o Comitê Olímpico Internacional (COI) que a Grécia poderia assegurar condições adequadas e tráfego na capital, que em relação a outras cidades europeias, tinha os piores problemas de tráfego (Frantzeskakis 2004-2005).

Atenas foi desenhando-se em volta de uma extensa malha viária e tinha sido severamente negligenciada, a rede de transporte público não atendia adequadamente à população. O desenvolvimento aleatório da malha viária causou muitos problemas para a operação do sistema de transporte público de Atenas, basicamente realizado por autocarros (Milakis et al, 2008 apud Kassen, 2009).

Os estudos para a candidatura de 1996 foram a base para o planeamento estratégico do desenvolvimento de Atenas que identificou 3 grandes problemas: aumento do uso do carro particular e o consequente aumento do congestionamento, o número elevado de estacionamento irregulares e a superlotação do sistema público de transporte. O estudo de 1996 recomendou algumas ações para vencer os desafios e desenvolver um plano concreto para o sistema de transporte e para diminuir os congestionamentos. Entre eles:

1. O plano estrada orientava para a conclusão de quatro anéis viários, a fim de aliviar o congestionamento do centro da cidade e para servir os novos desenvolvimentos na região.
2. Expansão massiva da rede de transporte público metropolitano para aumentar substancialmente a capacidade de atendimento dos movimentos. Com extensão do metro, extensão da rede de elétricos para atender o centro da cidade ligando-o a Salamina (à Oeste), e a Alimos (à Leste). Nova linha do comboio comum conectando o novo aeroporto a centro e servindo para os bairros mais distantes os trens suburbanos. Aumentar a frota de autocarros com faixas exclusivas.

Figura 8: Proposta das vias principais do transporte Olímpico em Atenas



Fonte: Frantzeskakis 2004-2005

A organização dos transportes era dividida em dois ministérios, o do meio ambiente, planeamento físico e obras públicas, responsável pela construção de qualquer tipo de transporte, e o Ministério dos transportes responsável pela operação de todo sistema de transporte público e pelas redes de infraestruturas construídas (ATHOC, 2004 apud Kassen, 2009).

Para os Jogos Olímpicos, o Comitê Organizador para os Jogos Olímpicos (ATHOC), através de lei, ficou responsável por conduzir as negociações e coordenação das exigências dos dois ministérios. O ATHOC, em conjunto com o Comitê Olímpico Nacional (NOC), eram responsáveis pela comunicação direta com o COI.

Em relação a localização das arenas esportivas, o ATHOC decidiu trabalhar focado em locais com estrutura já existente para competições, o complexo OAKA no norte de Atenas. O complexo Falirou localizado no sul próximo ao porto de Pireus. O complexo Helliniko perto do velho aeroporto foi adicionado depois que Atenas ganhou a candidatura e teve grande impacto para o desenvolvimento urbano e dos transportes da cidade. Ao moverem um estádio para Hellinikon o poder público de Atenas foi obrigado a construir um meio de transporte público por pressão do COI. (Telloglou, 2004 apud Kassen 2009). A vila olímpica foi construída no norte de Atenas, em um terreno de propriedade pública em Parnitha, uma área sem histórico industrial, próximo as principais vias arteriais e a 5km de OAKA.

A definição dos locais onde os eventos seriam realizados orientou as ações para a melhoria da cidade. As ações necessárias eram:

- Investir em transporte público norte-sul passando pelo centro da cidade.
- Transporte público ao longo da costa para os visitantes e espectadores
- Gestão eficiente dos transportes durante os jogos
- Aeroporto conectado de forma eficiente com o centro da cidade e as vias olímpicas.

Na preparação dos jogos olímpico Atenas tinha um grande problema de transporte e o desafio de preparar as Olimpíadas. O desafio era ter como legado a maximização do sistema de transporte público.

Na preparação dos jogos, apesar das necessidades de melhorias serem muito claras, nos primeiros 3 ou 4 anos Atenas não fez grandes avanços. As responsabilidades sobre a execução das obras de infraestrutura não tinha sido atribuídas claramente, e a preparação para jogos aconteceu entre rixas entre agência (ATHOC) e ministérios, no entanto, fontes afirmaram que as empresas de construção atrasaram as obras propositalmente para aumentar os pagamentos (Kassen, 2009 p. 141). Os atrasos nas obras fizeram com que

o COI desse um “cartão amarelo” para a organização do evento e promover uma reestruturação institucional para que as obras fossem concluídas em metade do tempo que estava previsto.

Nos anos seguintes Atenas desenvolveu novas infraestruturas de transporte público como o proposto no plano apresentado na candidatura. As modificações foram o alongamento das plataformas do metro da linha 1 e construção da linha 2 e 3, novo comboio suburbano conectando o centro ao aeroporto, novo elétrico linha 1 e linha 2, nova rede de autocarros tanto para os espectadores quanto para a família olímpica.

Em relação as infraestruturas viárias foi construída uma nova via expressa (Attiki Odos), planeada para evitar a cidade pelo norte em paralelo à linha do comboio suburbano proposto. O plano existia desde 1992 e conectou duas importantes vias interestaduais e continua sendo a espinha dorsal da rede de transporte de Atenas. Outra infraestrutura viária essencial foi o anel viário (ver **figura 8**), que permitiu aumentar a capacidade de acesso aos jogos sem bloquear o tráfego local.

Atenas conseguiu conduzir o transporte durante os jogos com sucesso, devido a coordenação de esforços de todas as agências de transporte que trabalhavam como uma entidade única e atenta a 3 principais circunstâncias: Implementação de um plano concreto, prazo e a necessidade de atender as obrigações do COI.

A visão olímpica dos transportes era o uso de 100% de transporte público, Atenas conseguiu 90% e funcionou em boas condições. Para que isso acontecesse foram adicionadas novas linhas de conexão com as estações de metro e as arenas olímpicas e transporte gratuito para portadores de ingresso.

Houve também o reforço do policiamento para controlar o limitar de estacionamento, aplicar multas altas para quem usasse as linhas exclusivas da família olímpica e a gestão de multidão dentro de um raio de 3km do entorno das instalações Olímpicas.

De fato Atenas conseguiu usufruir do megaevento para catalisar alguns projetos infraestruturais para o sistema de transportes, no entanto esse processo de melhorias não foi continuado (Frantzeskakis 2007 apud Kassen 2009). Em 2008 a cidade sofria com os

mesmos problemas de antes, congestionamento e tráfego lento (Milakis et al 2008 apud Kassen 2009).

De acordo com alguns planeadores entrevistados por Kassen (2009), o atraso nas obras abriu espaço para tomar decisões com pressa abrindo espaço para muita influência do COI nesse processo, isso pode ter acarretado em algumas decisões erradas. O fato é que Atenas não planeou o pós-evento e a pressa pode ter contribuído para isso, após os jogos Atenas tinha algumas lacunas políticas, as diferenças entre os ministérios foram cessadas apenas na preparação e realização das Olimpíadas. Alguns exemplos disso foram as instalações olímpicas vazias após o evento, nada foi feito para o desenvolvimento dessas áreas. Até 2007 nada estava resolvido sobre a remodelação do aeroporto antigo (Hellinikon), e o complexo de OAKA também ficou vazio.

As estruturas de coordenação não continuaram cooperando entre si para o desenvolvimento de uma visão metropolitana integrada. Atenas ficou carente de uma política comum e de recursos de planejamento integrado, uma entidade metropolitana poderia ter exercido esse papel. Depois das Olimpíadas a cidade ficou sem orientação e uma estrutura de coordenação que fosse capaz de adotar os projetos de transporte de Atenas para longo prazo.

A demanda de planos de infraestrutura que não eram essenciais para as Olimpíadas foram deixados de lado, um exemplo foi a proposta de uma via expressa ligando Piraeus a Salamina que poderia redirecionar o tráfego do centro da cidade e aliviar os congestionamentos, mais da metade da via precisava de reparos mas era uma via existente que remodelada poderia diminuir o tempo de viagem em 1 hora para o centro da cidade. Esse projeto estava em fase de planejamento quando Attiki Odos estava sendo construída, embora a duas foram planeadas ao mesmo tempo. (Kassen, 2009).

O elétrico também ficou abaixo da expectativa, construído ao longo da costa foi um transporte pensando para o turista e não foi adotado pelos atenienses. O longo tempo de viagem entre os destinos não contribui para o aumento do interesse da população, além de que, as estações foram pensadas de acordo com o acesso as arenas, após os jogos elas ficaram abandonadas diminuindo o interesse no uso do elétrico. Isso mostra a influência do COI no processo de planejamento e tomada de decisão em 2003 já existia

um estudo que indicava esse projeto como sendo de alto risco e o Plano Metropolitano 2020 (proposto pelo estudo de desenvolvimento de 1996) não continha a implantação de um sistema de elétrico, no entanto foi construído para atender as exigências das Olimpíadas.

Outra decisão que mostra a influência do COI no processo de decisão para implementação dos projetos, foi a questão do acesso ao aeroporto. O acesso proposto pelo COI poderia ser feito por vários modais: carro privado, autocarro expresso, linha 3 do metro e comboio. De acordo Barbis (2007, apud Kassen 2009) é economicamente insustentável. A proposta inicial era que o acesso fosse feito principalmente por comboio, mas atrasos na ampliação da linha deixaram os conselheiros do COI apreensivos e a sugestão foi construir uma linha de metro que se integraria ao sistema de comboio ao norte, as duas linhas foram construídas paralelamente e após as Olimpíadas as estruturas ficaram subutilizadas pois a demanda da cidade era muito menor que o projetado.

Para as olimpíadas foram construídos:

- Novo Aeroporto
- Mais de 100km de novas vias
- 90km de vias requalificadas
- Transporte acessível a todos
- 9,6km de extensão de linhas de metro
- 23,6km de extensão da rede de elétrico
- 32km de linhas de comboio suburbano
- Novos parques de estacionamento
- Novo sistema de gestão e controle de tráfego
- Estações de metro e comboio modernas

Durante os jogos algumas medidas foram tomadas:

- Gestão integrada e eficiente na gestão dos transportes
- Investimento no transporte público e o uso do sistema de passe livre

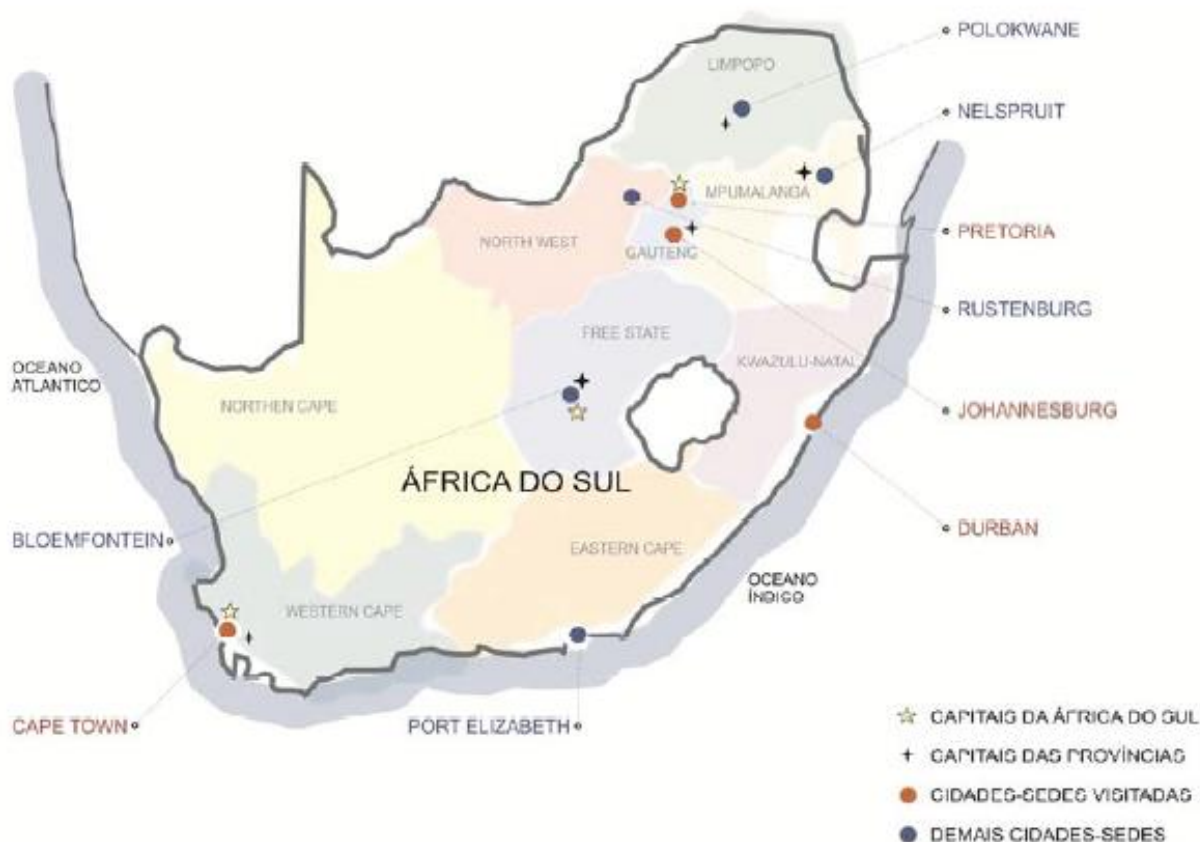
- Transporte privado feito através das linhas olímpicas e com um alto controle de tráfego
- Transporte exclusivo para a imprensa
- Flexibilidade para adaptar o plano olímpico com um plano de cidade

Atenas teve como legado das olimpíadas a melhoraria sua infraestrutura viária, gerir melhor o tráfego e trânsito e assim diminuir as irregularidades e ilegalidades, além de regenerar áreas urbanas e ampliar a acessibilidade ao aeroporto, mas perdeu a oportunidade de usar os jogos olímpicos como alavanca para um desenvolvimento continuado da cidade.

3.2.3. Copa do Mundo FIFA World Cup 2010, Joanesburgo

A África do Sul é dividida em nove províncias e possui três capitais: a capital legislativa, a jurídica e a administrativa, Cape Town, Bloemfontein e Pretoria respectivamente. A primeira localiza-se na província de Western Cape, a segunda em Free State e a última na província de Gauteng, onde localiza-se também a cidade de Johannesburg, ou Joanesburgo. As quatro cidades citadas hospedaram competições da Copa 2010 junto a mais seis outras cidades (ver **figura 9**).

Figura 9: Divisão das províncias e cidades-sedes da África do Sul



Fonte: Romero, 2011

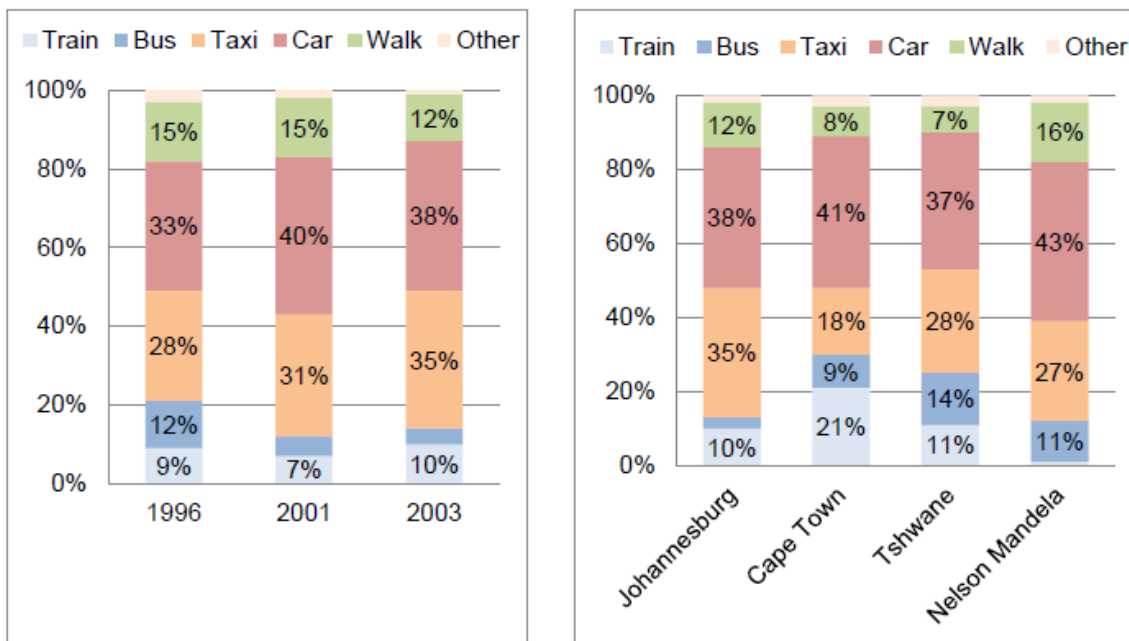
Pretoria é a capital administrativa do país, e Joanesburgo é a capital da província de Gauteng, a menor do país, com a maior densidade populacional e a mais rica em termos de PIB. A população da África do Sul em 2010 estava aproximadamente em 50 milhões de habitantes, maioria jovem e feminina (inclusive entre os grupos mais pobres). O PIB *per capita* no país era de aproximadamente USD 7.175,62 e as taxas de desemprego giram em torno de 28% no país. As províncias que apresentam melhores índices são *Gauteng*, seguida por *Western Cape*.

Joanesburgo gera cerca de 10% do Produto Interno Bruto (PIB) do país. Os dados do Banco de Desenvolvimento da África Austral (DBSA, 2007 apud Malhado, 2012) mostram que em 1996-2003 o número de viagens relacionadas com o trabalho aumentou 45%. Em 2003, foram realizadas em Joanesburgo mais de um milhão de viagens a trabalho.

Figura 10: Análise comparativa dos meios de transporte e viagens de trabalho

Modais usados para viagens de trabalho em Joanesburgo -1996 a 2003

Modais usados para viagens de trabalho na área Metropolitana



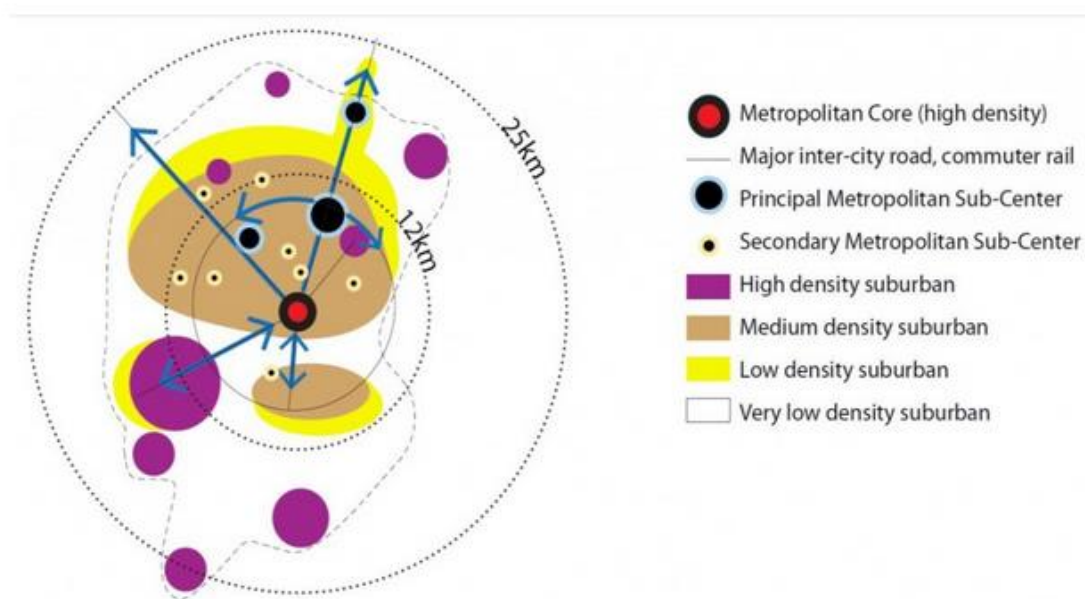
Fonte: Malhado, 2012

Nota-se, na **figura 10**, um padrão constante durante os anos de 1996 a 2003, e a utilização majoritária do carro privado e do táxi/ van (Estes não são os táxis no sentido típico ocidental do termo - são serviços de autocarros de pequena escala, sem necessariamente ter marcação de horários e sem local formal de parada. O que chama atenção também é o número de pessoas que fazem o transporte a pé, que de acordo com Malhado (2012) é uma forma de mobilidade utilizada por populações marginalizadas nas cidades africanas.

O Apartheid, que institucionalizou a segregação racial na África Sul, impedia que as pessoas frequentassem certos locais de acordo com a “raça” de cada um, inclusive bairros. O regime expulsou negros e trabalhadores humildes para longe dos centros urbano onde existem o maior número de oferta de emprego, A segregação racial contribuiu para a remanescente segregação físico-espacial, além disso, Joanesburgo tem

sua conformação urbana caracterizadas por “ilhas urbanas”, como mostra a **figura 11**, núcleos urbanos afastados uns dos outros que são polos geradores de viagens.

Figura 11: Estrutura metropolitana de Joanesburgo



Fonte: Instituto de Morfologia Urbana de Joanesburgo, disponível em:
<http://www.urbanmorphologyinstitute.org/projects/saf/johannesburg/>

A solução adotada ao longo dos anos tem sido a construção de largas rodovias, favorecendo o uso do carro particular em detrimento ao pedestre (Romero, 2011). A situação é agravada pela inexpressividade do sistema de transporte metro-ferroviário e pela ineficiência do sistema de transporte público rodoviário.

De acordo com Houston (2011), o Sistema de Transporte Público da África do Sul não era confiável, uma estrutura crítica com uma política de desenvolvimento urbana com base no carro privado que contribuiu para o aumento dos problemas de trânsito, principalmente nos centros urbanos.

Para a realização da Copa do Mundo, Joanesburgo iniciou os preparativos estabelecendo um subcomitê especial para liderar e acompanhar o trabalho a ser feito ao longo dos anos, formado pelas entidades responsáveis pelo Desenvolvimento Comunitário, pelas Estradas e Parques; Finanças, Estratégia e Desenvolvimento Econômico; Segurança Pública; Planeamento do Desenvolvimento, Transporte e Meio Ambiente; Serviços Municipais; e pelo Centro da Cidade.

O trabalho técnico foi conduzido pela Comissão Preparatória 2010 que tinha a tarefa de traçar os objetivos e responsabilidades, estabelecer as metas a serem cumpridas no planeamento para o evento ao longo dos próximos anos e acompanhar a execução dos projetos; coordenando o trabalho de várias partes da cidade; e interagindo com outras esferas de governo e atores externos.

A Comissão Preparatória 2010 dividiu o trabalho a ser feito em 12 grupos focais: Arenas, Meio Ambiente, Infraestrutura, Segurança, Transportes, Desenvolvimento Econômico, Desportos e Futebol, Governança, Finanças, Pesquisa e Plano Estratégica.

Em relação a mobilidade urbana e aos transportes, o Departamento de Transportes (DOT) lançou em 2006 a primeira versão do Plano de ação dos Transportes que determinou as seguintes estratégias de implementação:

- Melhorias na infraestrutura de transportes, incluindo transporte rodoviário, ferroviário, aviação e transporte não-motorizado. Construção e modernização das estações ferroviárias e terminais aéreos e redesenho das cobranças de tarifa.
- Adoção de incentivos e desincentivos económicos, tais como:
 - Taxas diferenciadas de estacionamento para veículos de alta ocupação HOV (High Occupancy Vehicles) - previstas em norma mas não implementadas em Joanesburgo;
 - Faixas exclusivas para HOV ou ônibus - BRT sistema (Bus Rapid Transit) foi a única implementada, não foram feitas faixas exclusivas para HOV's;
 - Implantação de lugares seguros para armazenamento de bicicletas, foi previsto pelo plano mas não foi implementado.
 - Ligações pedonais entre as Arenas, foi implementado com certas limitações;

- Cartão de transporte válido por 1 semana, não implementado;
- Áreas de Park & Ride, amplamente implementadas em Joanesburgo;
- Criação de Centros e Sub-centros de monitoramento (circuito fechado de televisão, controle de tráfego aéreo, etc.).

O Plano de Ação de 2006 tinha o objetivo de promover e apoiar uma estratégia para o Transporte Público (TP) para a Copa do Mundo 2010 FWC, por ser a melhor maneira de responder às exigências da FIFA em relação ao tempo de viagem; por fornecer uma maneira fácil do turista se locomover com segurança, eficácia e de baixo custo e pela necessidade de alcançar a equidade social através de um serviço de Transporte Público razoável.

O planejamento dos transportes para cidade Joanesburgo começou em 2003 com a elaboração e aprovação do *Integrated Transport Plano of Johannesburg 2003-2008* (ITP), impulsionado pelo Departamento Nacional de Transporte. O ITP foi atualizado em 2004, 2006 e 2007, um novo trabalho foi desenvolvido em 2012. A partir da primeira versão do ITP, o Comitê Olímpico de Joanesburgo (COJ), elaborou um plano global para o desenvolvimento de uma visão de futuro, o *Vision 2030*.

O *Vision 2030* previu que em 2030, Joanesburgo será uma cidade de classe mundial, com o setor de serviços voltados para o exterior operando em escala global, e que o forte crescimento econômico irá conduzir a cidade a uma melhoria no padrão e qualidade de vida de forma sustentável. Partindo desse princípio, a estratégia de transporte ao longo do tempo deve alcançar um sistema de transporte seguro e eficiente, com um foco de transportes públicos, que apoiará uma cidade de classe mundial; conectando empresas, pessoas e lugares em um sistema de transporte sustentável e de custo eficaz e por isso, melhorar o padrão de vida e qualidade de vida de todos os habitantes da cidade e do global competitividade e do crescimento da economia da cidade. (Strategic Integrated Transport plan framework for the city of joburg. 2013)

O Plano Estratégico do COJ e do Plano Integrado de Transportes tem como objetivos:

- Para o usuário do sistema de transporte:

Acessibilidade - mantendo os custos de transportes públicos abaixo de 10% do rendimento disponível das famílias;

Conveniência - acessível (15 minutos a pé e funcionando em horários e frequência que atenda as necessidades do cliente) e com tempos de viagem não totalizando mais de 60 minutos de viagem em qualquer direção;

Segurança - reduzida taxa de crime, colisão, danos, fatalidade e taxas de perda da propriedade;

Conforto - atenda às necessidades de conforto dos diferentes segmentos dentro da população

Escolha - fornece escolhas dos serviços de transporte sustentáveis para a cidade a longo prazo.

- Para a cidade o sistema de transporte deve:

Equidade - fornecer acesso básico equitativo e acessibilidade dos transportes para todos;

Transformação e formalização – Regularizar e formalizar os transportes alternativos;

A eficiência do sistema - operar para melhorar a eficiência e competitividade global da cidade e custos gerais do sistema

(incluindo os custos de externalidades) precisam ser mantidos em níveis ótimos;

Segurança - ser seguro para limitar os custos externos, tanto em o meio ambiente, as empresas, as famílias e os serviços do governo;

Sustentabilidade - suportar reduções de riscos ambientais, inovação contínua e atualização para

apoiar a competitividade e atender à evolução das necessidades dos clientes e reinvestimento consistente para sustentar os níveis de serviço e segurança.

A expectativa do plano de ação envolve a gestão de todos os recursos de transporte, integrando-os dentro de planos de contingência e divulgar esses planos entre as partes

interessadas, residentes e turistas. Com o apoio de especialistas em transporte e especial experiência em gestão de megaeventos.

Sobre as questões ambientais, o quadro *Greening 2010* apresentado pela DEAT (2008) continha 6 áreas de foco ambiental: água, energia, transporte, resíduos, biodiversidade e turismo responsável, que foram enriquecidos por mais quatro temas transversais: a compensação de carbono e redução, compras públicas sustentáveis, criação de emprego e de comunicação (ver **Quadro 3**).

No que diz respeito ao transporte, os objetivos ambientais nacionais foram basicamente quatro: minimizar o uso do transporte individual durante o evento; maximizar a qualidade da TP através de ampla disponibilidade; boa acessibilidade e alta eficiência; diminuir a emissão de CO₂ a partir do sistema do Transporte Público para mitigar o impacto das alterações climáticas e, por último, para maximizar o uso de Transporte Não-Motorizado e fornecer infraestrutura adequada, como pavimentação e iluminação.

Quadro 3: Conceito para o Copa do Mundo sustentável, Greening 2010

| Área Foco | Temas transversal | Resultados | Impactos |
|---|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Desperdício • Energia • Transporte • Água • Biodiversidade • Turismo Responsável | <ul style="list-style-type: none"> • Compensação de carbono e programas de redução de emissão • Aquisição sustentável • Criação de emprego • Comunicação e divulgação | <ul style="list-style-type: none"> • Redução da Pegada ambiental para a Copa do Mundo 2010 • Legado deverá trazer benefícios para além da meta de 2010 • Cidadãos veem os benefícios e entendam o valor da gestão responsável do meio ambiente | <ul style="list-style-type: none"> • Reduzir os impactos do evento para o aquecimento global • África do Sul desenvolver caminhos mais sustentáveis a longo prazo |
| Monitoramento, relato, avaliação e análise de impacto | | | |

Fonte: DEAT, 2008a

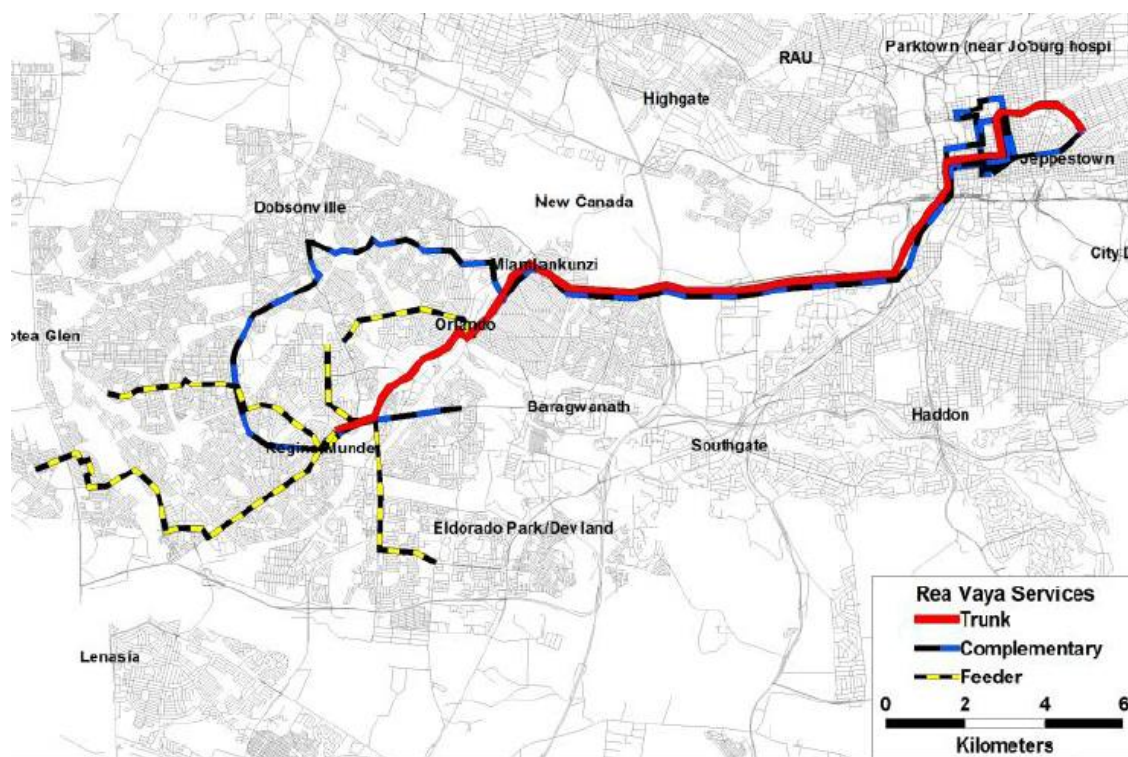
Os projetos relativos a macro-infraestrutura, para a realização da Copa do Mundo em Joanesburgo foram:

- A ampliação do aeroporto O.R. Tambo, principal porta de entrada para o País, que atendia aos estádios Soccer City e Ellis Park, 30km e 40km respetivamente. Segundo Romero (2011), o O.R. Tambo recebeu 17 milhões de passageiros em

2007, enquanto o aeroporto internacional de Cape Town recebeu 8,5 milhões de passageiros.

- A construção de linhas de BRT (projeto Real Vaya) e o projeto de trem de alta velocidade (Gautrain). Este, conecta Pretoria (cidade – moradia) a Joanesburgo (cidade – emprego). O Real Vaya conecta o centro às áreas periféricas mais pobres através da linha troncal Soweto – Ellis Park, além de ter sido construídas linhas complementares à rota principal (rotas circulares) e linhas alimentadoras (rotas de subúrbio) que se une ao tronco principal em alguns pontos (ver **figura 12**).

Figura 12: Rede de BRT (Real Vaya)



Fonte: Strategic integrated transport plan framework for the city of joburg, 2013

O uso do Transporte Público foi muito incentivado durante o 2010 FWC. Uma série de opções estavam disponíveis para os moradores e turistas que se deslocavam para as Arenas. Veículos privados não foram autorizados dentro do bairro estádio (também de acordo com os regulamentos da FIFA). A Integração do transporte também desempenhou

um papel importante na gestão da mobilidade que incluiu os serviços de ônibus, park & ride (P & R) e park & Walking (P & W).

Para amenizar os problemas com congestionamento e estacionamento durante os dias de jogos, uma das alternativas foi reduzir o número de viagens diárias (pendulares, alunos, estudantes e viagens não realmente essenciais), através do endosso de férias escolares; incentivo aos trabalhadores tirassem férias durante o período do evento e oferecer horas de trabalho flexíveis nos dias de jogos para evitar o congestionamento extra gerado pelo deslocamento diário regular (Malhado, 2012).

A Copa do Mundo de 2010, de acordo com o DEA (2011), veio para contribuir para que o Transporte Público saísse de uma fase conceitual para se tornar realidade. Foi uma grande oportunidade para o governo da África do Sul para resolver os problemas urgentes de transportes nas grandes cidades.

O desenvolvimento do TP e a promoção do Transporte Não-Motorizado baseada no conceito de sustentabilidade foi uma prioridade. Contudo, Malhado (2012) observa que os principais beneficiários foram os residentes dos bairros diretamente ligados aos estádios. O Gautrain, por exemplo, começou servindo basicamente aos turistas e liga o aeroporto a um bairro de classe alta e possui uma alta tarifa, dificultando o acesso desse serviço pela população mais pobre (PIMS, 2010 apud Malhado, 2012).

3.3. Conclusão

No capítulo 2, onde foi apresentada a metodologia desse estudo, foi apresentada a abordagem de Eva Kassen, que define os fatores que influenciam o planeamento dos transportes para megaeventos e indica diretrizes para que o megaevento tenha o resultado positivo. A partir dessa abordagem foi construído um modelo de análise (ver **figura 1**), com base nessa abordagem e no modelo de análise elaborado, a **Quadro 4** abaixo apresenta as características das experiências das cidade-sedes expostas anteriormente.

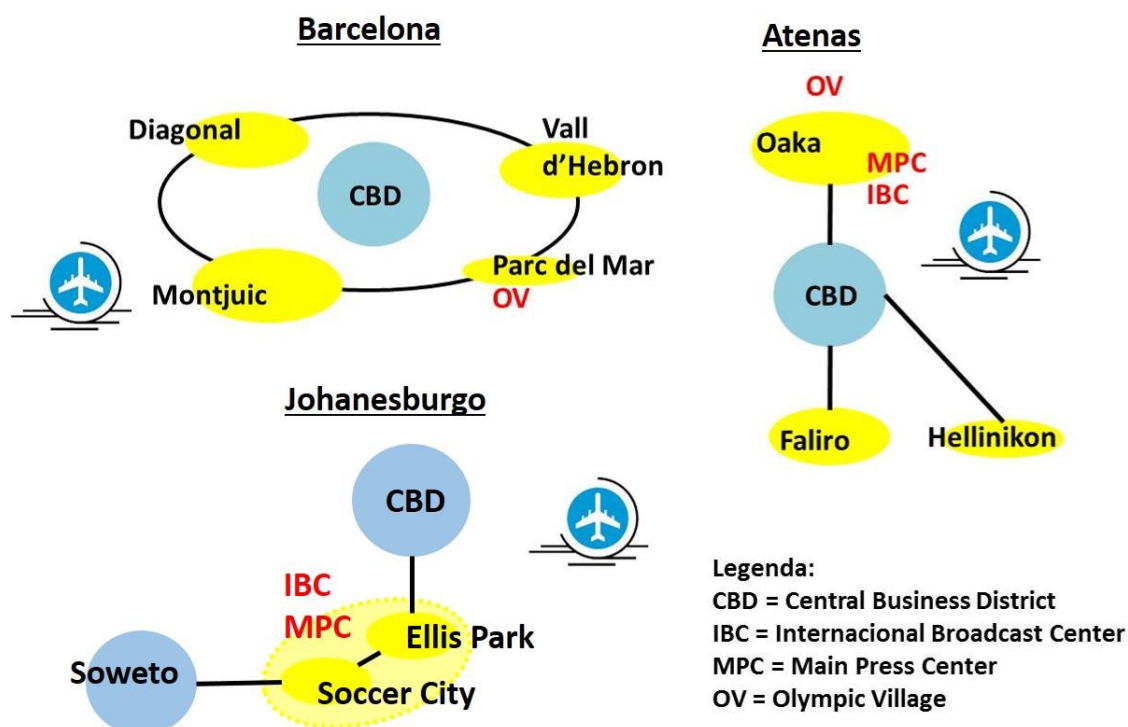
Quadro 4: Fatores que influenciam o planeamento dos transportes

| Cidades-Sedes | Etapas | | | |
|---------------|---|--|---|--|
| | Localização | Estratégias | Aspetos Socioeconómicos | Inovação |
| Barcelona | Quatro áreas prioritárias descentralizadas, escolhidas pela facilidade de instalações esportivas existentes e pela necessidade de regeneração urbana, interligadas por um anel viário | Emergir da crise como uma cidade global, através da revitalizando da identidade catalã e políticas de desenvolvimento urbano com foco nos transportes e na regeneração urbana. Adaptou as necessidades da cidade com as exigências do COI | Crise económica e social, marcada pela inflação, declínio populacional e desemprego. Grandes avanços sociais, no entanto alguns autores defendem que a participação popular foi limitada na fase preparação do evento. (Oliveira, 2010) | Passe livre para portadores de tickets para os jogos; renovação de trens e autocarros; Implantação de um novo sistema de informação de passageiros e um sistema moderno de controlo de tráfego |
| Atenas | Apostou no desenvolvimento de uma nova centralidade ao norte em uma disposição triangular associando viagens regulares com as viagens do megaevento. | Falta de planeamento prévio atrapalhou as tomadas de decisões, atrasos nas obras obrigaram a tomar algumas decisões erradas. Confusão sobre a responsabilidade da execução de obra. Preparação dos jogos com rixas entre agência e ministérios. | Falta de regulação do uso e ocupação do solo, desordem e instalações infraestruturais insuficientes. O resultado dessa carência foi congestionamentos e poluição do ar, além de desigualdades sociais, ausência de espaços verdes, congestionamentos, e outros. | Novo sistema de gestão e controle de tráfego; Estações de metro e comboio; transporte acessível. |
| Joanesburgo | Investiu na estrutura de estádios esportivos existentes e na melhoria do transporte para o deslocamento entre aeroporto, área central, locais de arenas e áreas periféricas. | Investimento em transportes, apoiados em planos estratégicos desenvolvidos antes da preparação do evento e com visão para longo prazo. | Ilhas urbanas criadas pelo apartheid e pela segregação social, dificuldade de locomoção e ausência de sistema de transporte público eficiente contribuiu para o uso excessivo do carro individual e dos transportes irregulares. | Diferentes modais. Sistema de BRT, Park& Ride e Park & Walk. Modernização de estações. Criação de Centros e Sub-centros de monitoramento. |

Fonte: Elaboração da autora

A **Quadro 4** apresenta uma adaptação dos fatores abordados por Evan Kassen (2009). A localização do megaevento na cidade diz respeito ao espaço e ao território colocado por Kassen. A definição do lugar onde os eventos serão realizados é determinante para estabelecer as infraestruturas necessárias para a realização do evento, mas também indica que áreas poderão passar por processo de renovação urbana e/ou ser ponto focal para o desenvolvimento urbano. O esquema apresentado na **figura 13** mostra as escolhas de cada cidade-sede exposta para a localização do megaevento no território.

Figura 13: Esquema de localização das áreas dos megaeventos



Fonte: Kassen, 2009.

Barcelona optou por utilizar 4 áreas industriais ou degradadas em pontos diferentes da cidade interligando-as por um anel viário de alta capacidade (RONDAS), Atenas arriscou no desenvolvimento de uma nova centralidade no norte em uma disposição triangular associando viagens regulares com as viagens olímpicas, e Joanesburgo por sediar a Copa do Mundo optou por utilizar a infraestrutura existente e melhorar o deslocamento entre o aeroporto, área central da cidade e áreas periféricas

A partir dos fatores elencados a cima e com base nas diretrizes indicadas por Kassen (2009) foi confeccionada a **Quadro 5**.

Quadro 5: Análise das experiências anteriores

| Cidades - Sedes | Visão Estratégica | | Coordenação e planejamento | Resultados |
|-----------------|---|---|--|--|
| | Exigências FIFA/COI | Visão da Cidade | | |
| Barcelona | Pouca influência do COI, o comitê olímpico ainda não tinha a expertise no tema. Barcelona pedra fundamental para planejamentos futuros. | Emergir como cidade global. Barcelona “A Nova cidade do Mediterrâneo”. | Conseguiu adaptar os interesses para a cidade com as necessidades dos jogos, adaptando os planos de desenvolvimento urbano anteriores. Planejamento a Longo Prazo. | Conseguiu usar os Jogos Olímpicos como catalisador do desenvolvimento urbano. Tornou-se o Modelo para pra outras cidades-sedes. |
| Atenas | COI com muita influência sobre a localização das arenas esportivas e rotas de transporte. | Maximizar o sistema de transporte público | Falta de planejamento prévio e falta de coordenação geraram atrasos e abriu espaços para a interferência do COI nas tomadas de decisões. | Houve avanços em relação ao transporte público mas a falta de estrutura de coordenação contribuiu para a não continuidade dos projetos iniciados nos jogos. Não houve planejamento do pós-evento. |
| Johannesburg | Teve influência mas não ao ponto de interferir diretamente nos projetos | Melhorar o transporte público conectando ilhas urbanas e acessível a todos. | Desenvolveu os projetos a partir de planos estratégicos anteriores ao evento e com visão a longo prazo. | Formalizou o sistema de transporte, implantou novos modais e melhorou consideravelmente o acesso ao sistema público. Plano estratégico dos transportes continua sendo reavaliado e incrementado com perspectiva para 2040. |

Fonte: Elaboração da autora

Todas as cidades analisadas passaram por um processo de mudança no sistema de transporte público e privado, com benefícios tanto para a realização do megaevento como para a cidade na fase pós-evento. Tais benefícios foram alcançados através de diferentes graus de gestão dos jogos como catalisador urbano e de projetos de transportes, associados em seus planos estratégicos e a um projeto de cidade que atenda às expectativas da população aproveitando as oportunidades trazidas pelos jogos.

O sucesso do sistema de transporte começa no planejamento prévio, a partir da escolha das áreas esportivas, a disposição dessas áreas irão determinar os cenários de viagens e como será o desenvolvimento futuro. As cidades também alcançaram diferentes resultados, Barcelona conseguiu envolver os jogos no projeto de tornar-se a “nova cidade do mediterrâneo”, Atenas melhorou a situação do tráfego e Joanesburgo melhorou a conectividade entre o centro e áreas periféricas.

Entre as medidas para o sistema de transporte e mobilidade, algumas ações se destacaram como positivas, são elas:

- Facilidade de acesso do aeroporto ao centro das cidades
- Implantação de vias expressas e linhas adicionais para o transporte Olímpico/Copa, Barcelona usou como estratégia a divisão do espaço entre autocarros e carros particulares, Atenas optou por linhas exclusivas para os espectadores e com acesso gratuito ao transporte público, Joanesburgo pela implantação de corredores exclusivo de BRT e pela ampliação do sistema de trem.
- Novas medidas para o transporte público planejadas para o evento associadas a uma visão de longo prazo, entre elas destacam-se o gerenciamento das demandas de transporte que aumentam durante o evento mas precisam ter capacidade de redução pós-evento, restrições de tráfego como fechamentos de ruas e estacionamentos próximos as estações de comboio, metro e autocarros.
- Uso de novas tecnologias e centros de gerenciamentos avançados com informações sobre novas rotas e linhas, sistema inteligente de transporte de passageiros, câmaras de segurança.
- Embelezamento e melhorias da frota e dos centros urbanos

Nota-se que nas 3 cidades havia o sentimento de crise. Barcelona tentava sair da crise pós ditadura e do desordenamento urbano, problema também enfrentado por Atenas juntamente com a ineficiência do transporte e da mobilidade urbana. Joanesburgo com a herança do apartheid enfrentava o problema da desigualdade social e a insuficiência da infraestrutura urbana.

De acordo com Bouinot e Bermil (1995), A construção política do projeto ideológico estrutura-se em dois elementos solidários: a necessidade de uma consciência de crise e

a identidade de uma cidade. Uma cidade que reconhece a situação de colapso que se encontra (ou é levada a acreditar em tal situação), deseja mudanças, o que facilita a implantação de novas ideologias. A identidade de uma cidade, região ou país também pode ser fortalecida em uma fase crítica, a população tende a protestar, se unir e muitas vezes ufanar as qualidades do lugar onde vivem.

A estratégia do Megaevento esportivo beneficia-se com esses dois elementos citados por Bounoit e Bermil (1995). O desejo de mudança ativado pela consciência de crise facilita a aceitação da população residente em sediar um Megaevento, e o próprio evento pela competitividade esportiva instiga um sentimento de ufanismo que manifesta-se na identidade do lugar e ajuda a vender a cidade-sede em escala global através do marketing urbano.

Como citado anteriormente, as três cidades tinham a consciência do sentimento de crise, no entanto nem todas tinham um plano estratégico forte o suficiente para ultrapassar a fase durante a realização do megaevento e usá-lo como alavanca para o desenvolvimento. Barcelona não sofreu tanta interferência dos proprietários do evento, pois foi a primeira e levou a diante os planos de desenvolvimento socioeconômico e urbano e é reconhecidamente o modelo da estratégia do Megaevento e da implementação do plano estratégico urbano. Atenas e Johannesburgo apesar de alcançarem melhorias no sistema de transporte e infraestrutura urbana, não conseguiram dar continuidade aos planos. Atenas sofre com a crise de 2008, que alguns acreditam que foi uma decorrência das dívidas e maus investimentos herdados das Olimpíadas.

Tanto Atenas e Johannesburgo não conseguiram resolver completamente os problemas do tráfego, as duas cidades ainda sofrem com congestionamentos, preços dos transportes públicos e o uso excessivo do carro privado. Enquanto cidade espanhola conseguiu cumprir uma visão urbana com planejamento para longo prazo e não focado apenas nos Jogos Olímpicos, tratando o megaevento como catalisador dos projetos de transporte e mobilidade e conseguiu influenciar as oportunidades de trazidas pelos jogos, através de um planejamento prévio, controle e coordenação forte durante a operação do evento e após a sua realização.

CAPÍTULO 04 – REGIÃO METROPOLITANA DE RECIFE (RMR)

4.1. A CIDADE DE RECIFE

Recife está localizada no Nordeste brasileiro, no estado de Pernambuco e será uma das cidades-sedes da Copa do Mundo 2014 que será realizada no Brasil. A Região Metropolitana do Recife (RMR), é o maior aglomerado urbano do Norte-Nordeste Brasileiro, o quinto maior do Brasil, com uma população de aproximadamente 4 milhões de habitantes (estimativa IBGE 2013), além de terceira metrópole em densidade habitacional do país, superada apenas por São Paulo e Rio de Janeiro, e quarta maior rede urbana do Brasil em população.

Recife é a metrópole com o maior PIB per capita do Norte-Nordeste brasileiro e é centro político, financeiro, comercial, educacional e cultural de Pernambuco.

Concentrando 65% do PIB pernambucano, sua área de influência abrange os estados de Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Paraíba, parte do Rio Grande do Norte, parte do nordeste da Bahia e o interior dos estados do Piauí e do Maranhão.

Possui um importante aeroporto internacional (Guararapes/ Gilberto Freyre), dois portos (Porto de Suape e Porto do Recife), universidades, museus, hospitais, polos industriais, centros comerciais e complexos turísticos e hoteleiros.

A área metropolitana estende-se por 14 municípios: Jaboatão dos Guararapes, Olinda, Paulista, Igarassu, Abreu e Lima, Camaragibe, Cabo de Santo Agostinho, São Lourenço da Mata, Araçoiaba, Ilha de Itamaracá, Ipojuca, Moreno, Itapissuma e Recife.

A cidade do Recife foi eleita por pesquisa encomendada pela MasterCardWorldwide como uma das 65 cidades com economia mais desenvolvida dos mercados emergentes no mundo. Apenas cinco cidades brasileiras entraram na lista, tendo o Recife recebido a quarta posição, após São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília e à frente de Curitiba.

Segundo a consultoria britânica PricewaterhouseCoopers, o Recife será uma das 100 cidades mais ricas do mundo em 2020.

Mesmo sendo a cidade que mais cresce economicamente no País nos últimos 12 anos Recife não está inserida no cenário mundial e os gestores do município enxergam na Copa do Mundo 2014 a possibilidade de um marketing positivo que atraia mais investimentos, mais turistas e a alcunha de cidade competitiva, uma cidade global.

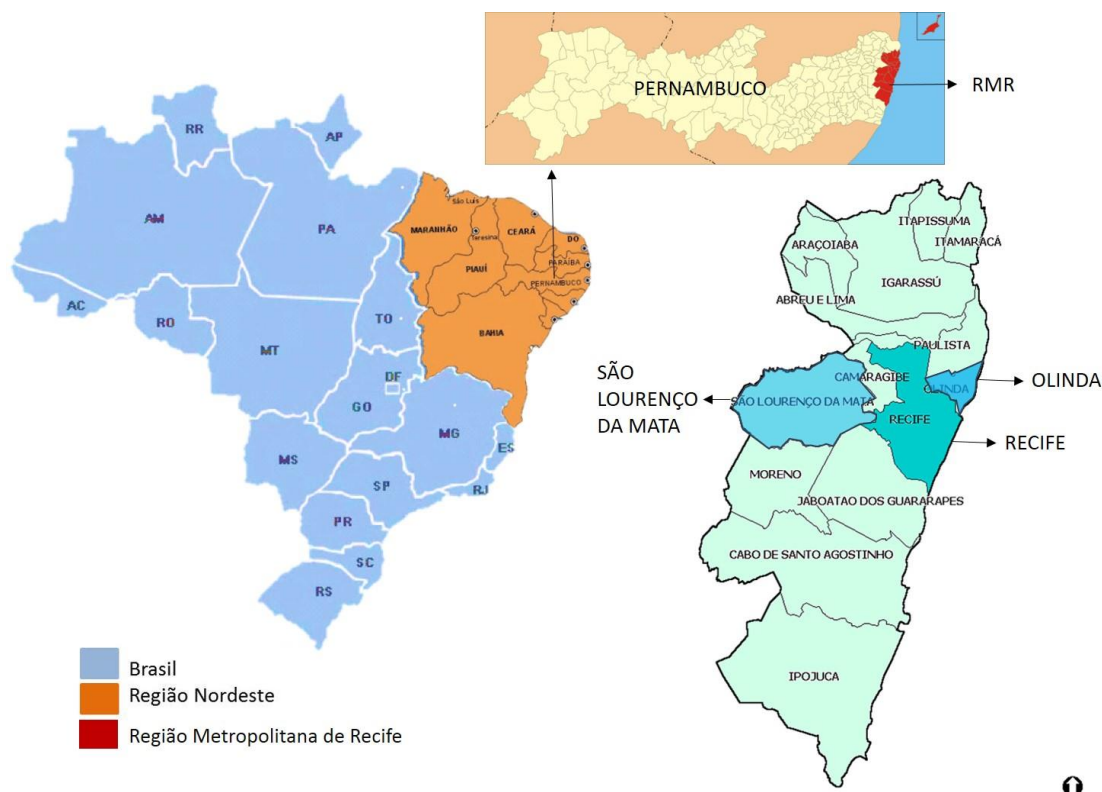
No entanto, assim como outras metrópoles brasileiras, o crescimento econômico não se reflete diretamente na infraestrutura urbana. Recife é uma cidade que sofre com o crescimento desordenado, desigualdade social e uma mobilidade urbana caótica, devido ao elevado número de automóveis particulares, resultado do aumento de poder de compra da população e um transporte público que não acompanhou o crescimento da populacional.

Diferente de outras cidades do Brasil como Rio de Janeiro, São Paulo e Curitiba, que apesar de possuírem problemas urbanos semelhantes, possuem uma rede e uma gestão do transporte urbano mais consolidadas, e alguma experiência em sediar outros megaeventos (Pan 2007 , concertos e festivais internacionais entre outros eventos), Recife é entre as cidades-sede da Copa do Mundo 2014, talvez a que enfrentará os maiores desafios de sediar esse megaevento, principalmente pela expectativa em torno do legado da mobilidade urbana, o maior problema da gestão da cidade atualmente.

4.1.1. Escolha da Cidade Sede

Em 2006 o Brasil foi escolhido pela Confederação Sul-americana de Futebol (CONMEBOL) como único candidato para sediar a Copa do Mundo Fifa 2014. No ano de 2007 o Brasil foi escolhido para sediar o megaevento. Em 2008 seria a vez de definir quais cidades seriam sede dos jogos da Copa. Na proposta enviada para a FIFA em 2007 apareciam 18 cidades selecionadas incluindo Recife e Olinda com uma candidatura única. Em 2008 foram escolhidas 12 cidades e no lugar de Recife e Olinda foi escolhida São Lourenço da Mata, cidade que faz parte da Região Metropolitana de Recife.

Figura 14:Localização da Região Metropolitana de Recife - RMR



Fonte: Elaboração da autora

O principal equipamento para sediar uma Copa do Mundo é o estádio esportivo. A proposta enviada a FIFA sugeria a construção de uma Arena no limite das cidades de Recife e Olinda, próximo ao complexo de Salgadinho. Prevê a utilização do SEI – Sistema Estrutural Integrado, de transporte público da RMR com ampliação da linha Sul do Metro até o Aeroporto; implantação do corredor exclusivo de autocarros da Av. Agamenon Magalhães⁵ unindo a linha Sul e centro do metro a PE-15 (Olinda); implantação de corredor prioritário para transporte público nas avenidas Domingos Ferreira (Zona sul Recife) e na Avenida Getúlio Vargas (Olinda); construção e/ou reforma das estações de embarque e desembarque do SEI, requalificação urbana dos entornos das estações do metro com destaque para as vias de acesso de pedestre; implementação de plano de circulação do centro do Recife com prioridade ao transporte coletivo, aos pedestres e as pessoas com necessidades especiais.

⁵ A avenida Agamenon Magalhães é o principal eixo de ligação da cidade de Recife, conecta a zona sul da cidade (onde localiza-se o aeroporto) com a Zona Norte até chegar em Olinda.

A arena Recife-Olinda iria conter 45.800 lugares e teria o custo de R\$ 335 milhões, dos quais R\$ 100 milhões seriam para desapropriação. A arena ficaria a 10 minutos do centro histórico de Olinda e a 15 min do Centro de Recife, o projeto da arena contava também com restaurantes, teatro para 2 mil pessoas, centro empresarial, praça de alimentação, restaurante panorâmico, centro de convenções e uma área de entretenimento e estacionamento com 4 mil vagas. A proposta lançava um plano de requalificação urbana do entorno com um horizonte de 15 anos e um custo estimado de R\$ 1,5 bilhão.

No entanto, essa proposta foi alterada para São Lourenço da Mata, município que há tempos era pensado como uma das prioridades estratégicas do governo do Estado de Pernambuco, para o desenvolvimento de uma nova centralidade urbana no oeste da região metropolitana de Recife, a fim de impulsionar o desenvolvimento da Região. Aproveitando a Copa do Mundo como catalisador desse desenvolvimento nasce o projeto Cidade da Copa implantado no em São Lourenço da Mata, a 19 Km do aeroporto e do marco zero do Recife, às margens do Rio Capibaribe, e onde foi construído o estádio onde foi realizado os jogos da Copa.

Utilizando o conceito de “Smart City”, único entre as Cidades-Sede da COPA 2014 no Brasil, a cidade foi planejada para direcionar um novo vetor de crescimento urbano da Região Metropolitana de Recife, concebida para ocupar o entorno da arena construída para o Mundial em Pernambuco, com uma visão de desenvolvimento para 10 anos pós-evento.

A construção da Cidade da Copa em São Lourenço da Mata foi justificada pelo terreno ser de propriedade do Governo do Estado e com um número menor de ocupações a serem desapropriadas. A escolha do local considerou também estudos que indicam que desde as décadas de 1970 e 1980, a área é considerada como um segundo centro de desenvolvimento da RMR, em função da baixa densidade populacional e de boas condições do sistema viário (Malhado, 2012).

Em comparação com as outras regiões da RMR, a região metropolitana Oeste teve poucos investimentos ao longo das décadas e resultou em baixo grau de ocupação e altos indicadores de pobreza (Agência Condepe/FIDEM, 2010). O município de São Lourenço da Mata ocupa a 10ª posição quanto ao Índice de Desenvolvimento Humano – IDH, entre

os 14 municípios da RMR. E tem o 12º menor Produto Interno Bruto – PIB, da RMR (Agência Condepe/FIDEM, 2010).

O projeto da Copa 2014 foi muito criticado, principalmente do meio acadêmico e da população residente na região devido ao número elevado de remoção de moradias de baixa renda existentes na área da Cidade da Copa e pelo impacto na reconfiguração sócio espacial do tecido urbano.

“A área da Cidade da Copa caracteriza-se pela baixa densidade ocupacional e com padrões construtivos de baixa renda. No entanto, o tipo de empreendimento previsto irá transformar a realidade socio espacial do lugar, bem como, das áreas vizinhas. Uma vez que, os empreendimentos anunciados, evidenciam um grande potencial construtivo e de média-alta e alta renda.” (Souza et al, 2012 p.6)

Figura 15:Localização Cidade da Copa



Fonte: Souza et al, 2009

De acordo com o engenheiro Oswaldo Lima Neto, professor-doutor da UFPE na área de transporte, em entrevista concedida ao portal Terra em 2013 (<http://esportes.terra.com.br>):

“A Região Metropolitana não dispõe de um Plano de Desenvolvimento Urbano que forneça um modelo de

crescimento e que estabeleça onde e como localizar as atividades que vão gerar os fluxos. Há um entendimento mundial no urbanismo contra o espalhamento urbano, pois ele encarece, dificulta e muitas vezes inviabilizam o fornecimento das redes de infraestrutura, especialmente de transporte público, que só tem condição de bom funcionamento em locais densos. Pela falta desse modelo que indicasse a melhor localização, o Governo decidiu sua localização em São Lourenço no bojo de uma ideia de puxar o desenvolvimento urbano para o Oeste, esta decisão irá induzir um espalhamento urbano indesejado. Tomemos o exemplo de duas cidades uma a cidade de Atlanta, nos Estados Unidos, moldada pelo modelo de priorização total do automóvel com 2,5 milhões de habitantes ocupando uma área de 4.288 km² e Barcelona, na Espanha, com 2,8 milhões de habitantes ocupando uma área 160 km². Ou seja: Atlanta é 27 vezes maior em área que Barcelona. Barcelona é uma cidade com uma ótima rede de transporte público e uma vida cultural invejável; o mesmo não podemos falar de Atlanta.” Oswaldo Lima Neto, 2013.

A Arena Pernambuco construída em São Lourenço, hoje Arena Itaipava, com capacidade para 46.214 assentos e 6 mil vagas de estacionamento, extrapolou o custo previsto em 2009 de R\$ 479 milhões para R\$ 743 milhões, 55% maior que o valor do contrato original. A obra foi antecipada em 8 meses visando a Copa das Confederações de 2013, o que gerou uma revisão do contrato que custou R\$ 264 milhões para a Odebrecht⁶.

Já o projeto da Cidade de Copa, que ainda não saiu do papel, teve um custo estimado em 1,59 bilhões, o bairro planejado comportaria 40 mil habitantes e além da Arena Pernambuco prevê a construção de centro comercial, hotéis, escolas e órgãos públicos seria construída em quatro etapas concluídas em 2025. Após a realização da Copas o

⁶ Empresa Brasileira que atua na área de construção civil, responsável pela obra da Arena Pernambuco.

interesse do empresariado esfriou e hoje não há prazo prático para que a Cidade da Copa realmente saia do papel.

Figura 16:Projeto Cidade da Copa 2014



Fonte: Diário de Pernambuco, 2015

4.2. SISTEMA DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA DA REGIÃO METROPOLITANA DE RECIFE PRÉ- EVENTO.

4.2.1. Características Gerais

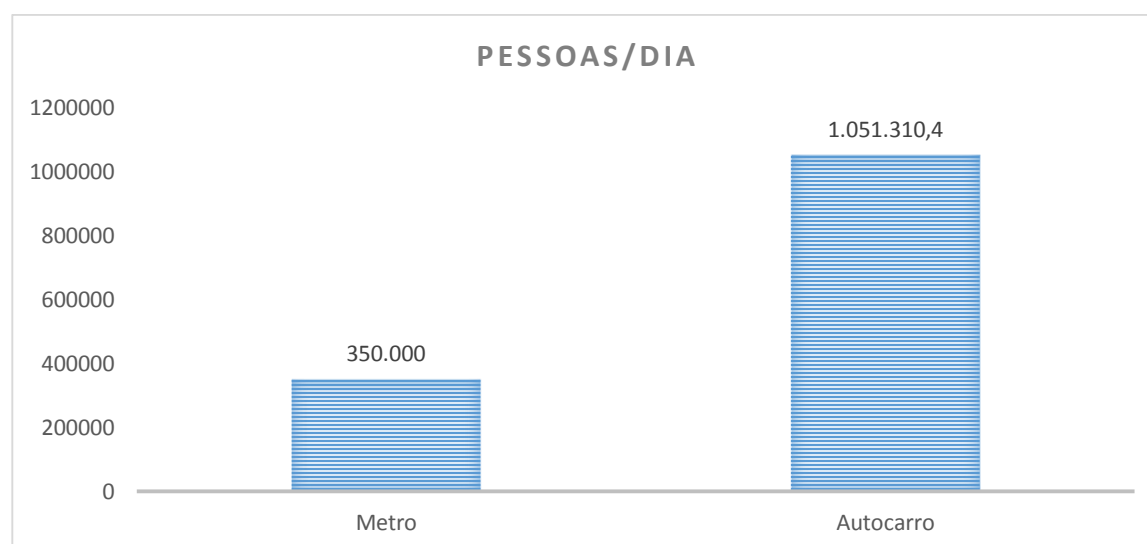
A ideia de Mobilidade Urbana está relacionada à necessidade primária das pessoas de se deslocarem nas cidades, transportando bens e mercadorias, ou simplesmente indo de um lugar à outro. Mobilidade Urbana não se refere apenas aos meios de transporte

disponíveis na cidade, mas envolve, também, as vias em que as pessoas e bens se locomovem. Assim, Mobilidade Urbana se refere à circulação de pessoas e bens no âmbito da cidade, incluindo toda a infraestrutura necessária para isso (Sales, 2013)

Atualmente, a mobilidade nos espaços urbanos é o maior problema das grandes cidades brasileiras, uma realidade complexa estigmatizada pelo uso crescente do transporte individual e pela ineficiência do transporte coletivo, causando engarrafamentos, aumento do tempo de deslocamento, desconforto, superlotação, etc. Transtornos enfrentados diariamente na Região Metropolitana do Recife.

Em Pernambuco, mais 40% da população concentra-se na RMR⁷, e a grande maioria dessa população locomove-se através do transporte público, principalmente por autocarros (ver **gráfico 1**).

Gráfico 1: Número de usuários do transporte público da RMR

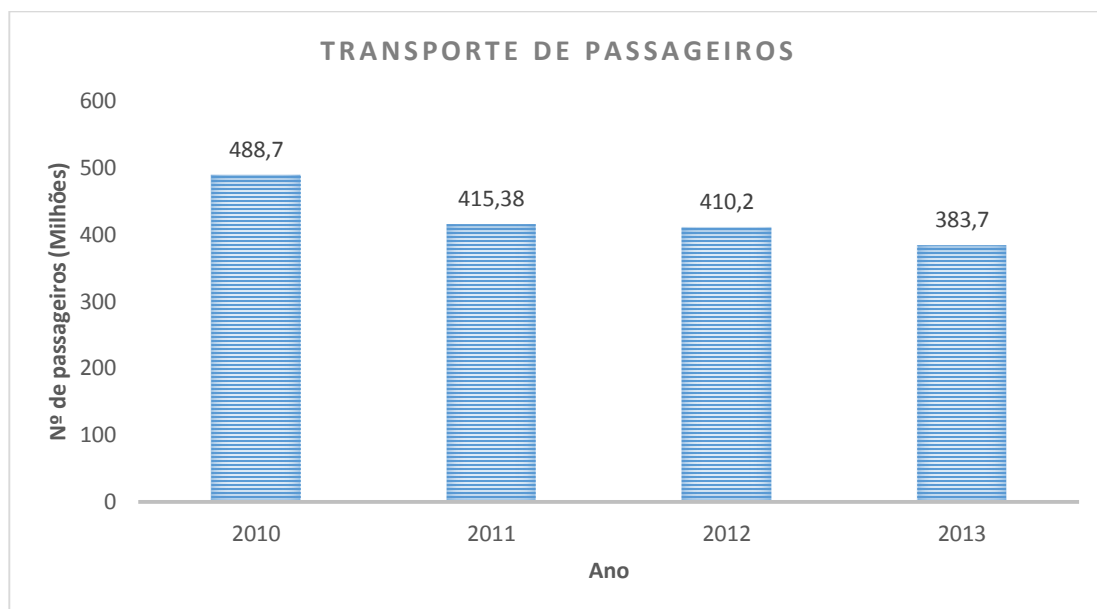


Fonte: CBTU e Detran – PE, 2015

⁷ Fonte: (Amorim, 2013)

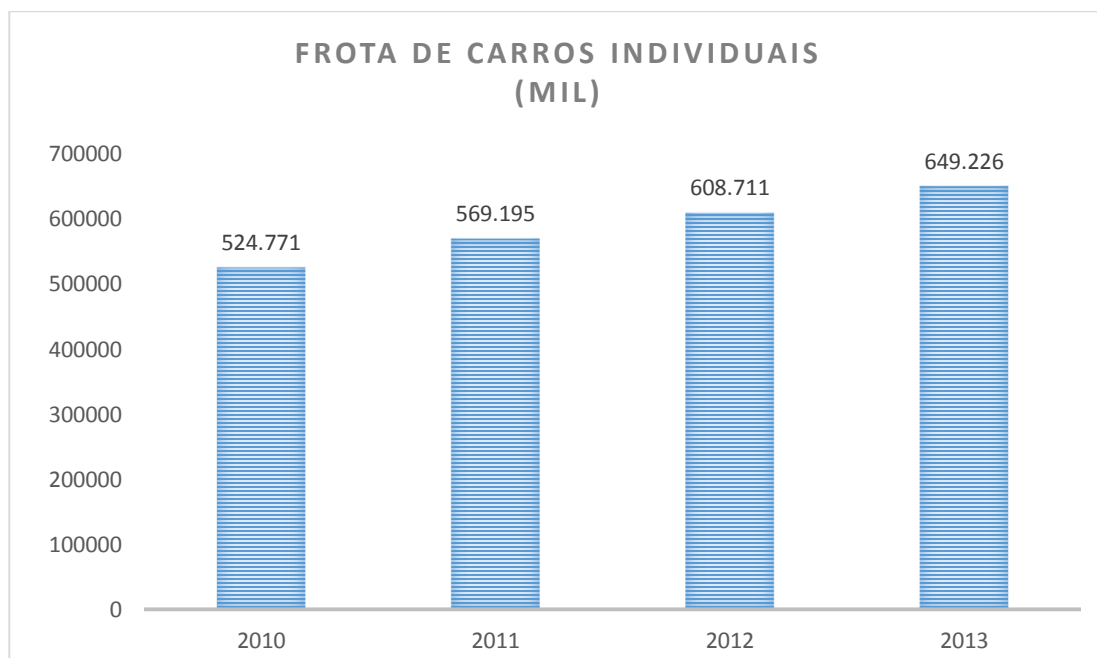
Percebe-se nos **gráficos 2** a seguir a diminuição do número de passageiros em autocarros nos últimos anos enquanto o número de carros particulares vem crescendo a uma média de 41.488 carros por ano entre 2010 e 2013.

Gráfico 2: Transporte de Passageiros em autocarros na RMR



Fonte: Consórcio Grande Recife, 2015

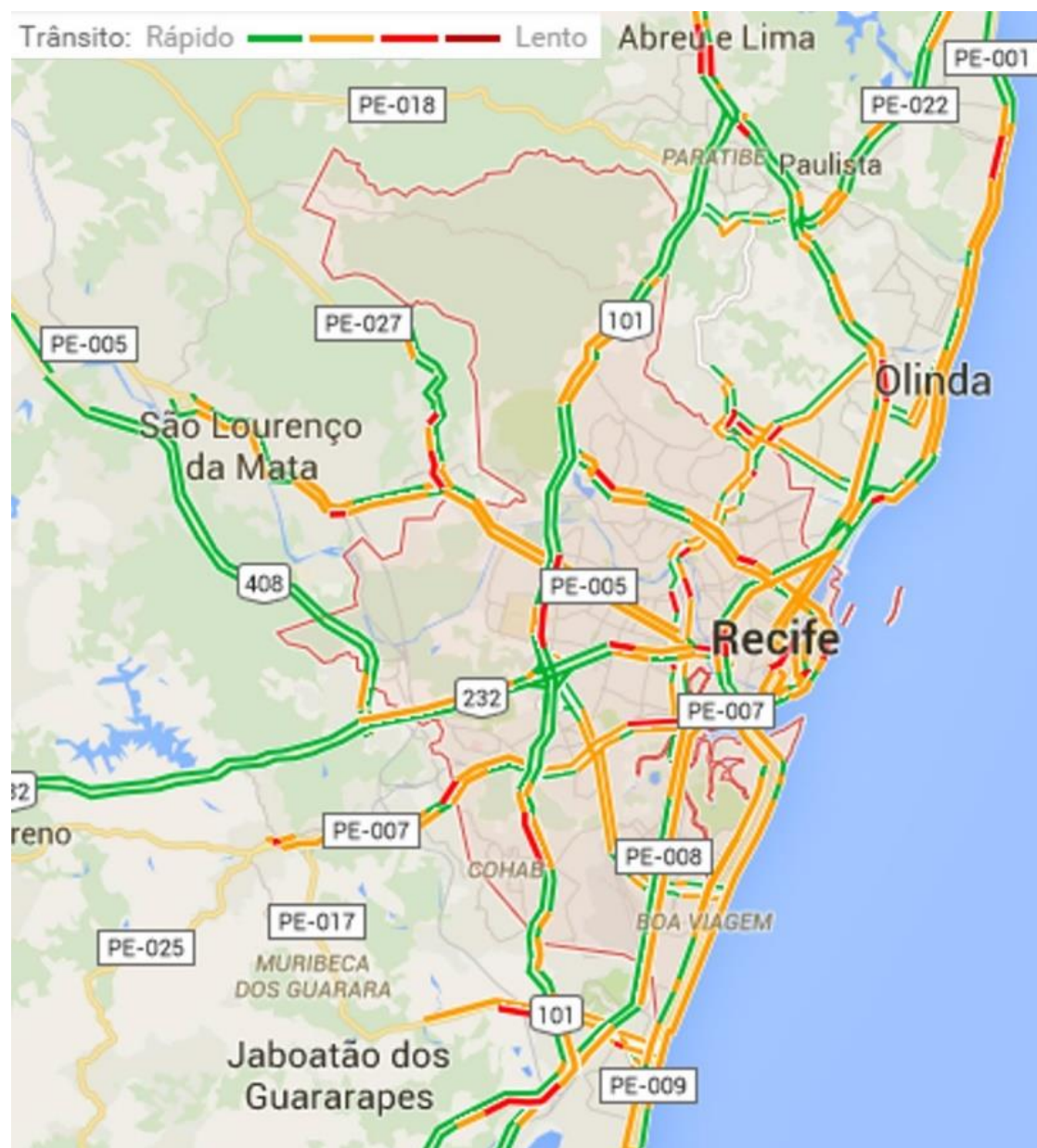
Gráfico 3: Evolução da Frota de Carros Individuais da RMR



Fonte: Denatram, 2015

O aumento da frota de carros particulares pode indicar um aumento de poder aquisitivo da população nos últimos anos, como também pode indicar a ineficácia do transporte público, como foi colocado anteriormente a união dessas duas situações contribui para os transtornos na mobilidade enfrentados pelas grandes cidades, na Região Metropolitana de Recife não é diferente, como mostra a **figura 17**.

Figura 17: Trânsito RMR em dia típico em horário de pico (18h)



Fonte: Google maps, 2015

4.3. GESTÃO DO TRANSPORTE METROPOLITANO NA RMR

De acordo com Best (2011), o sistema de gestão do transporte metropolitano de Recife é uma experiência pioneira e inovadora, tanto no sentido da discussão teórica sobre a política pública de transporte, quanto em relação ao que a literatura aponta em termos dos arranjos de cooperação intergovernamentais, principalmente em âmbito metropolitano.

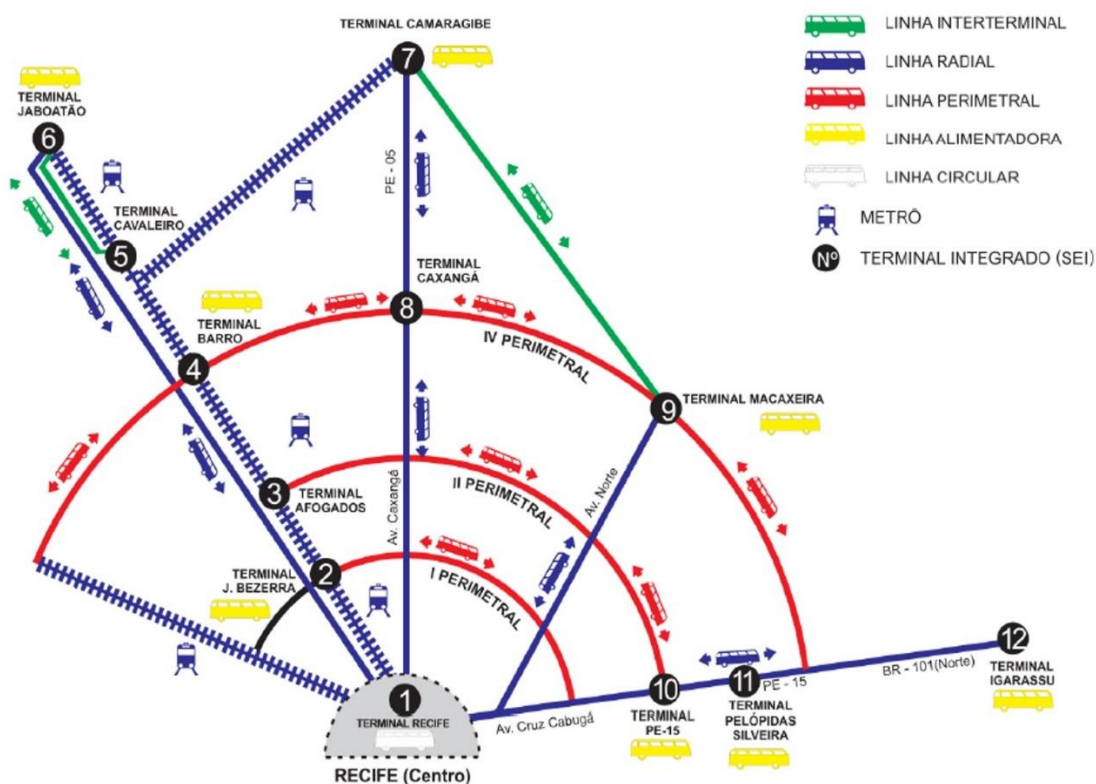
O Sistema Gestor Metropolitano da RMR foi instituído pelo Governo do Estado de Pernambuco pela Lei Complementar nº. 10 De 06 de janeiro de 1994. A intenção era integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum na RMR, como transporte público, saneamento, resíduos sólidos, entre outros. O SGM foi instituído dentro de uma lógica de gestão integrada, fundamentada na ação intergovernamental, onde o interesse comum entre os entes metropolitanos, em especial os municípios, possam prevalecer. (BEST, 2011).

A reestruturação do STPCP da RMR começou em 2008, com a formação do Consórcio Metropolitano de Transportes que contava com a participação dos municípios e estados da região. Esse consórcio substituiu a EMTU/Recife assumindo as funções de planejar, gerenciar e controlar os serviços de transporte; gerenciar financeiramente; buscar recursos e conduzir o sistema para a universalização do acesso ao transporte.

O STPCP da RMR é constituído por duas modalidades: o sistema rodoviário com dois subsistemas, um regular e um complementar; e o sistema ferroviário, com duas linhas de metrô e uma linha de trem à diesel, todas de perfil característico de trem suburbano (BEST, 2011). O sistema de transporte sobre trilhos está conectado ao sistema de transporte rodoviário através do SEI – Sistema Estrutural Integrado, que é composto por terminais especiais de integração entre sistema sobre trilhos e rodoviário, possibilitando ao usuário uma diversidade de ligações origem-destino por meio de viagens modais ou multimodais. Esse sistema atende dez dos catorze municípios da RMR.

O SEI permite o deslocamento do usuário através de linha de autocarros até os terminais integrados ao sistema de metro sem pagar nova tarifa, porém essa integração tarifária não contempla a integração temporal, apenas quando utilizada as linhas do SEI e os terminais. Existem cinco tipos de linhas operando nesses terminais: Brancas: linhas Circulares que levam os usuários às áreas do entorno dos terminais de integração; Verdes: linhas interterminais que levam o usuário de um terminal de integração para outro; Azuis: linhas radiais que levam o usuário dos terminais de integração até o centro do município do Recife; Vermelhas: linhas perimetrais que cruzam grandes corredores sem passar pelo centro das cidades; Amarelas: linhas alimentadoras que realizam o deslocamento dos usuários oriundos do subúrbio até o terminal de integração mais próximo (ver **figura 18**).

Figura 18: Configuração do Sistema Integrado de Transporte - SEI



Fonte: Grande Recife apud BEST, 2011

As linhas do SEI são linhas troncais que são alimentadas pelas linhas locais de cada município.

Toda a frota de autocarro da RMR utiliza o Sistema de Bilhetagem Eletrônica- SBE que recebe o nome de Vale Eletrônico Metropolitano – VEM e tem como objetivo aprimorar o controlo operacional do serviço de transporte, coletar informações e pagamento da tarifa com agilidade, além de dar mais segurança ao usuários e aos operadores dos veículos.

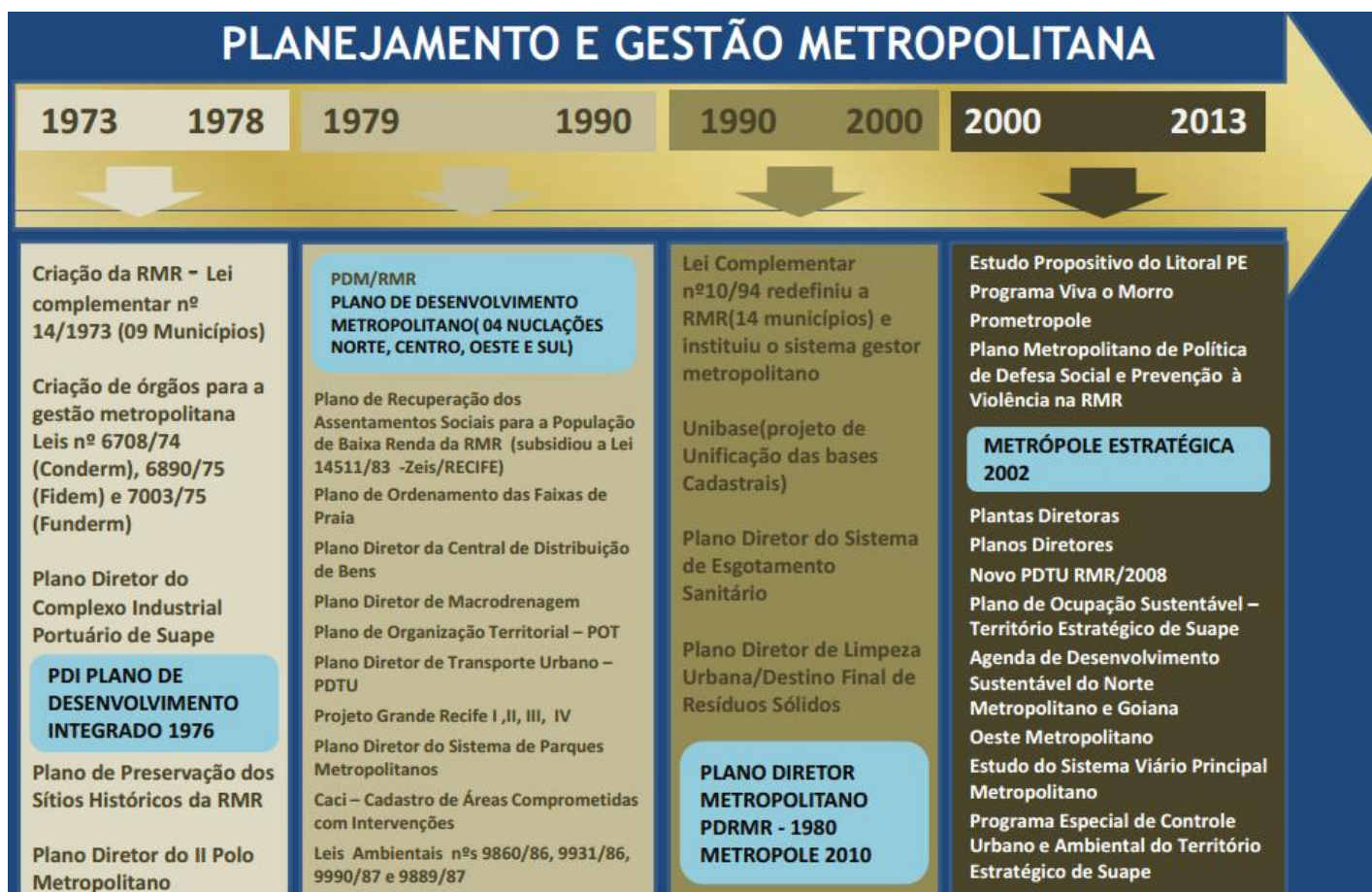
Segundo Santos (2000), os principais fatores que indicam qualidade no transporte urbano são: Acessibilidade ao sistema, Tempo de viagem, Confiabilidade, Frequência de atendimento, Lotação, Características dos veículos, Facilidade de utilização e Mobilidade. O SEI é um sistema acessível a maioria dos municípios da RMR, no entanto, ainda não consegue atender plenamente todos os fatores apresentados por Santos (2000). Dar esse salto na qualidade e eficiência do Sistema de transporte era a grande expectativa para o legado da Copa do Mundo em Recife.

4.4. PLANOS, PROJETOS E PREPARAÇÃO PARA A COPA DO MUNDO 2014

Ao longo dos anos vários planos e projetos foram desenvolvidos para região metropolitana de Recife, como mostra a **figura 19**. Em 1982, foi elaborado o *Plano Diretor de Transportes Urbanos – PDTU*, com base no *Plano de Organização Territorial – POT*⁸. Esses estudos já indicavam a zona Oeste da RMR como um possível vetor de crescimento urbano, vinte anos depois é lançado o *Metrópole Estratégica 2002*, e posteriormente seria lançado o Novo PDTU 2008, ambos abraçam a Zona Oeste como condutora do crescimento urbano.

⁸ Ambos foram elaborados sob a coordenação da Agência Condepe/Fidem, uma autarquia da Administração Indireta do Poder Executivo Estadual, que está vinculada institucionalmente à Secretaria de Planeamento e Gestão.

Figura 19: Planos e projetos para a RMR

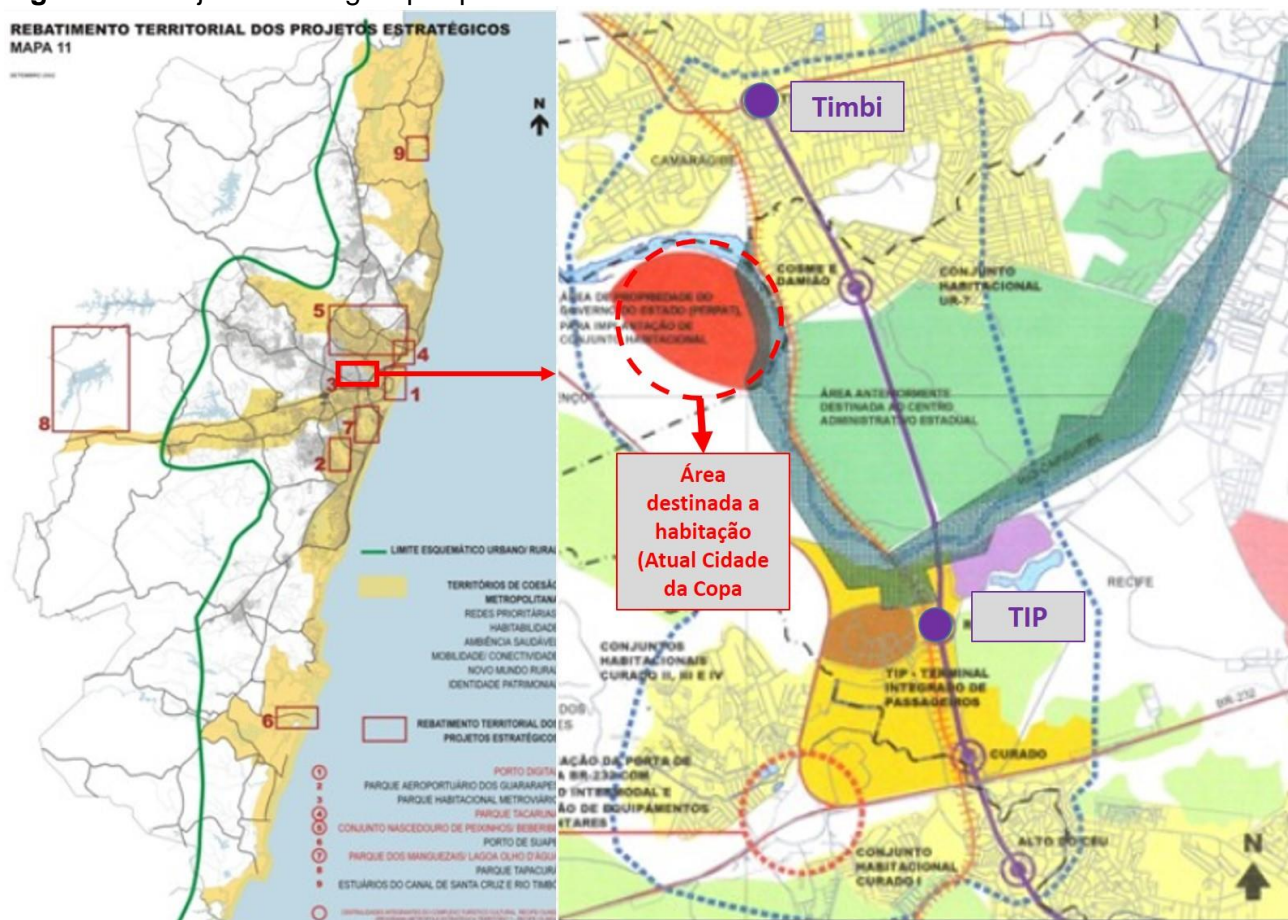


Fonte: Agência Condepe/Fidem, 2014

O metrôpole estratégica 2002 propõe um pacto metropolitano entre Estado, Prefeituras da RMR e Sociedade para formação de ambiente de inovação para que ocorra aumento da competitividade e melhoria da habitabilidade urbana. O plano de 2002 já indicava a necessidade da expansão do metro e a implantação de um parque habitacional metroviário (Eixo Sul e Oeste), para desenvolver o potencial dos investimentos de entorno da rede metroviária e para o uso habitacional para grupos sociais de média e baixa renda, esses parques habitacionais teriam núcleos de comércio e serviço no entorno e dentro das estações.

Em relação aos desafios de infraestrutura de transporte para o parque habitacional metroviário, o plano elencou: Falta de continuidade dos eixos viários; necessidade de revisão da mobilidade urbana; Distribuição do tráfego com melhor dimensionamento, conservação e manutenção das vias; crise no sistema de transporte coletivo; a dependência de altos investimentos em transporte e orçamento público limitado (Metrópole Estratégica, 2002).

Figura 20: Projeto Estratégico parque habitacional metroviário



Fonte: Metrôpole Estratégica 2002. Condepe/Fidem, 2014

Outro plano estratégico é o Novo PDTU 2008 que foi desenvolvido com um olhar sobre a expectativa de sediar a Copa do Mundo 2014, as ações propostas pelo plano foram:

- Expansão do SEI (ver **anexo 1**)

- Finalização da implantação da linha Sul do metro – Recife/ Cajueiro Seco
- Implantação da linha VLT - Cajueiro Seco/Cabo
- Implantação de 83km de corredores segregados de transporte de alta capacidade
- Implantação de 68km corredores de transporte de baixa capacidade.
- Construção dos Terminais de Integração Cabo PE22, Xambá, Abreu e Lima, TIP, Santa Luzia e Caxangá.
- Ampliação de terminais de integração Barro, Afogados e Macaxeira
- Implantação de Pontos de Troca nas conexões de corredores perimetrais e radiais do SEI.

- Implementação de Sistema Viário (ver **anexo 2**)

- Vias de Apoio ao SEI: Via metropolitana Sul, Av. Recife, Av. Domingos Ferreira, Via metropolitana Sul, Anel Metropolitano, Av. Brasília/ Av. transamazônica, Variante da BR 101 nas áreas centrais de Igarassu e Abreu e Lima
- Vias para suprir saturação da capacidade viária: Duplicação da BR232, Via metropolitana Norte - PE01, duplicação PE60 - Suape/ PE38
- Vias de apoio ao sistema viário principal saturado e preservação ambiental e da paisagem urbana: Av. Beira Rio, Via Metropolitana Sul e Anel Sul.
- Vias de acesso da Av. José Estelita para o centro de Recife.

Em 2011 o Governo do Estado de Pernambuco lançou o PROMOB, Programa de Mobilidade Urbana orientado pelo PDTU 2008, mas com objetivos específicos para a Copa de 2014. O Promob propõe intervenções estruturais voltadas para a melhoria de oferta do sistema público (Promob, 2011), são elas: o Programa de Navegabilidade, Implantação de Sistema Ciclovitário ⁹, Expansão do SEI com implantação e/ou reestruturação dos terminais integrados e corredores de transporte público de passageiros.

⁹ O PDTU 2008 tem como uma das diretrizes a elaboração do Plano Diretor Ciclovitário Metropolitano, atualmente em andamento.

Projetos do Promob **figura 21**:

- Corredor Exclusivo Norte/Sul (em vermelho)
- Corredor Exclusivo Leste/Oeste (em verde)
- Ramal Cidade da Copa (em roxo)
- Requalificação e implantação de corredor exclusivo na BR- 101 (em azul escuro)
- Implantação de corredor de autocarros da II perimetral a via metropolitana norte (em rosa e laranja)
- Programa de navegabilidade (azul claro, corredores fluviais oeste e norte/sul)
- Terminal de Integração Cosme Damião
- Passarela do Aeroporto
- Ciclovia e calçadas

Figura 21: Projetos Promob, 2011



Fonte: Governo do Estado, 2014

4.5. GESTÃO, COORDENAÇÃO E REALIZAÇÃO DO MEGAEVENTO

4.5.1. Estrutura Organizacional

Para a gestão e coordenação da Copa 2014 foi criada a Secretaria Extraordinária da Copa 2014 – SECOPA/ PE. A secretaria tem a função de gerir, coordenar e planejar as iniciativas do estadual e promover a articulação com a FIFA, Governo Federal, outros Estados e Municípios, com sectores económicos e sociais e sociedade civil organizada com foco na realização do megaevento e o atendimento das exigências da FIFA.

À Secretaria Extraordinária da Copa de 2014 incumbe assessorar o Governador do Estado nos assuntos de competência de sua Pasta; definir e estabelecer as políticas, diretrizes e normas de organização interna; planejar, dirigir e controlar as ações da Secretaria (SECOPA, 2014).

Para garantir a integração dos projetos do Estado e das prefeituras envolvidas e com finalidade de buscar apoios e parcerias com instituições públicas e privadas, foi instituído o Comitê Gestor de Pernambuco na Copa, Coordenado pelo Secretário Extraordinário. O comitê era formado por representantes da Assembleia Legislativa do Estado, do Tribunal de Justiça do Estado, do Tribunal de Contas da União, do Tribunal de Contas do Estado, da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO, da Federação Pernambucana de Futebol e das Prefeituras do Recife e de São Lourenço da Mata.

Sob a coordenação do Comitê Gestor estavam as Câmaras temáticas, que foram criadas para capacitar o Estado para sediar a Copa. Foram doze câmaras temáticas: infraestrutura; segurança; saúde; voluntariado; desenvolvimento turístico; meio ambiente e sustentabilidade; educação e cultura; sistema de transporte; promoção comercial e tecnológica; estádios, centros oficiais de treinamento e estruturas temporárias; transparência; trabalho e ação social

As principais críticas a gestão é a falta de participação a Prefeitura de São Lourenço da Mata nos processos decisórios da Cidade da Copa, que se localiza e a falta de canais efetivos de participação popular e da transparência das ações.

4.5.2. A realização da Copa do Mundo 2014 – Observações da autora

De acordo com pesquisa realizada pelo Centro Integrado de Pesquisa e Comunicação – Cipec durante o evento, a Copa 2014 em Recife foi aprovada. O levantamento revelou que 82,3% dos visitantes avaliaram a cidade como boa ou ótima e 87,8% recomendariam o Recife como um bom destino turístico. Quase 90% dos estrangeiros e 33,8% dos brasileiros que vieram à cidade para a Copa não conheciam o Recife. Independentemente da nacionalidade, 80,1% dos visitantes declararam que pretendem retornar.

Os transtornos e atrasos nas obras não atrapalharam a realização dos quatro jogos na primeira fase e o jogo das oitavas de final que aconteceram em Recife. Das obras e projetos anunciados para estarem prontos para a realização do evento apenas as seguintes estavam finalizadas ou em uso parcial:

- Via metropolitana sul, Trecho via mangue: Apenas um lado da via foi liberada.
- Passarela do Aeroporto: Conecta o aeroporto ao metro.
- Corredores leste/Oeste e Norte/sul: Funcionou parcialmente em sistema de via expressa com apenas 3 estações funcionando para atender exclusivamente os espectadores em dia de jogos.
- Terminal Integrado Cosme Damião: concluído
- Ramal da Copa: Apenas o trecho externo e faltando uma das duas faixas previstas
- Terminal Marítimo de Passageiros: Concluído, muitos turistas chegaram em cruzeiros pelo cais do Porto no Recife antigo. Do México vieram aproximadamente 3.500 turistas para hotéis-barcos, o número de mexicanos fez com que a CTTU – Companhia de Trânsito e Transportes Urbanos de Recife, organizasse uma operação especial chamada *Operação México*.

Apesar da maioria das obras divulgadas para a Copa não estarem prontas, o transporte e o acesso à Arena foi bem-sucedido. O transporte poderia ser feito por BRT, que funcionou apenas nos dias dos jogos, Metro, táxis e carros individuais vinculados ao sistema de Park & Ride, estacionamentos com linhas de autocarros para a Cidade da Copa. O Governo do Estado não usou sistema de bilhetagem eletrônica para a Copa, porém, a péssima experiência da Copa das Confederações 2013 fez com que a estratégia fosse repensada, instituindo um sistema de pulseiras coloridas que identificava o tipo de modal que o usuário iria utilizar.

Quadro 6: Valor da Tarifa por tipo de Modal

| | BRT | Metro | Metro - Estação Aeroporto | Park & Ride - Parqtel | Park & Ride Estacionamento Cordeiro | Park & Ride Rio Mar |
|-----------------------|-------------|----------|---------------------------------|---|--|--|
| Cor da Pulseira | Laranja | Vermelha | Vermelha | Amarela | Verde | Azul |
| Valor da Tarifa | R\$ 5,00 | R\$ 7,50 | R\$ 8,05 | R\$ 40,0 estacionamento, R\$ 5,00 pulseira autocarro | R\$ 40,00 estacionamento, R\$ 12,00 pulseira autocarro | R\$ 6,00 estacionamento, R\$ 40,00 pulseira autocarro. |

Fonte: SECOPA – PE, 2014

O BRT (**figura 22**), saía de Olinda na Estação TI PE-15, chegava ao centro de Recife na Estação Guararapes, seguia para a Estação Derby e dessa ia direto para a Arena em uma estação improvisada para a Copa. Funcionou sem atrasos, o tempo de espera entre um BRT e outro foi de aproximadamente 10 min e tempo de deslocamento entorno de 40 min. A volta ao término do jogo também não teve maiores problemas, apesar das enormes filas não houve muito tempo de espera.

Figura 22: Rota BRT durante a Copa 2014



Fonte: SECOPA – PE, 2014

Para chegar a Arena pelo metro, saindo do Aeroporto era preciso fazer a baldiação em na estação Joana Bezerra para a linha vermelha até o terminal Integrado Cosme e Damião e de lá pegar um dos autocarros disponíveis para o traslado até o estádio. Todo esse trajeto durava 45min, com tempo de espera entre um comboio e outro de no máximo 5min. Apesar do Governo do Estado ter antecipado as férias escolares e declardo ponto facultativo para os trabalhadores nos dias dos jogos, os comboios saiam da estação Joana Bezerra com lotação máxima. Outro incoviniente foi a compra do bilhete (pulseira), poucas bilheterias para muitas pessoas causou atrasos.

Figura 23: Rota Metro, ampliação linha Sul (azul)



Fonte: SECOPA – PE, 2014

O sistema de park & ride funcionou sem transtornos, a estratégia de local os estacionamentos distantes da Cidade da Copa e levar os espectadores de autocarro, contribuiu para diminuir o tráfego no entorno da Arena.

Além de estimular o feriado nos dias de jogos, antecipar as férias escolares, sistemas de park & ride, BRT e metro, outras medidas foram tomadas pela CTTU para garantir a mobilidade durante o evento foram elas (PREFEITURA RECIFE, 2014):

- Aumento do número de agentes de trânsito
- Táxi metropolitano – Convênio Táxi Metropolitano, assinado com seis municípios da Região Metropolitana, elevou em cerca de 50% a frota de táxis autorizados a rodar no Recife.

- Operação hotel – A CTTU realizou o monitoramento do trânsito no entorno dos hotéis onde as delegações estarão hospedadas, no bairro de Boa Viagem e 12 agentes de trânsito reforçaram o efetivo de agentes e orientadores que já atuavam no bairro, garantindo a fluidez do trânsito no entorno dos estabelecimentos. A Companhia também realizou um trabalho de manutenção da sinalização vertical no bairro e intensificou a fiscalização para coibir irregularidades.
- Rota protocolar – As rotas protocolares foram vias utilizadas pelas delegações para fazer a conexão entre os hotéis e a Arena Pernambuco. Um efetivo formado por 16 agentes de trânsito garantiu a realização destes percursos.
- Ponto de verificação veicular – Cerca de 30 agentes de trânsito, sendo quatro batedores, foram escalados para atuar nas imediações do Terminal Integrado de Cosme e Damião. A operação bloqueou os veículos particulares de entrarem em direção à Arena Pernambuco, garantindo o acesso apenas aos ônibus e veículos cadastrados.
- Operação México – A Companhia disponibilizou oito agentes de trânsito, sendo dois batedores, para realizar a escolta dos ônibus que estão realizando o deslocamento dos turistas mexicanos. São cerca de 3.500 turistas que desembarcaram no Aeroporto Internacional dos Guararapes- Gilberto Freyre e se hospedaram no hotel-navio, parado no Porto do Recife. A escolta dos ônibus também aconteceu durante os jogos na Arena Pernambuco, do Porto do Recife até a BR-101, onde a escolta passa ser responsabilidade da Polícia Rodoviária Federal (PRF).
- Central de escolta – A CTTU destinou 16 batedores para compor o efetivo da Central de Escoltas, que acompanhou o deslocamento dos árbitros da FIFA.
- Estacionamentos – Oito agentes de trânsito viabilizaram o tráfego no entorno do estacionamento que funcionou no Parqtel e no Ginásio de Desportos Geraldo Magalhães (Geraldão), localizado na Avenida Mascarenhas de Moraes.
- Aeroporto – Além do efetivo de que já opera no Aeroporto Internacional dos Guararapes – Gilberto Freyre, uma equipe foi formada por seis agentes e organizou a circulação de veículos no local.

- Porto do Recife – monitoramento do tráfego e organização dos estacionamentos dos ônibus de turismo.
- Fan fest – Cerca de 30 agentes de trânsito, diariamente orientando motoristas e pedestres que circulavam no Bairro do Recife, onde ocorreu o evento.
- CICCRR – Centro Integrado de Comando e Controle Regional (CICCRR), que é composto por 33 órgãos sob a coordenação da Secretaria de Defesa Social (SDS). Entre as atribuições do Centro estava o planejamento dos esquemas especiais para escolta de autoridades, árbitros e delegações, além do gerenciamento de cerca de mil câmaras de videomonitoramento.

4.6. O LEGADO – PÓS EVENTO

Após após 2 anos da Realização da Copa do Mundo em Recife, o legado não foi muito promissor. A maioria das obras prometidas para a Copa não ficaram prontas ou apenas funcionam parcialmente, no **anexo 3** está apresentada a lista completada dos projetos estratégicos elencados pelo PDTU que foram ou não realizados. O Promob, programa que tratava dos projetos específicos para a Copa 2014, elencou alguns projetos prioritários a situação de cada um deles até o presente é:

- O Terminal Integrado Cosme e Damião, a expansão da linha azul do metro, terminal marítimo de passageiros e a passarela do aeroporto foram as únicas obras totalmente concluídas e em funcionamento.

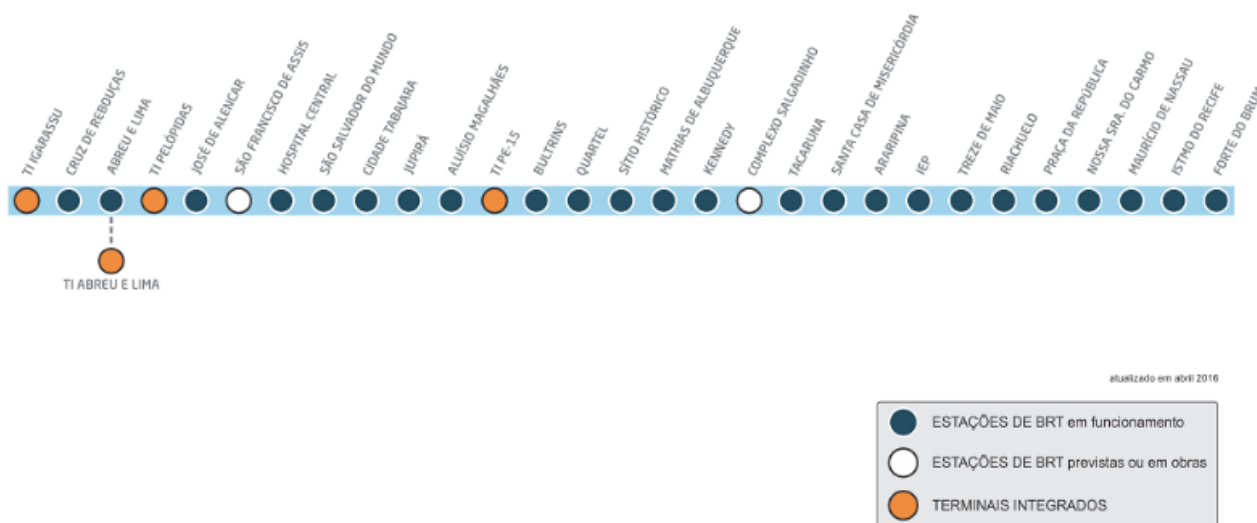
- Corredor Norte/Sul

A obra mais esperada, por conectar 5 municípios da RMR, ainda não foi finalizada, apesar de funcionar parcialmente semanas antes da Copa com apenas 2 estações (Guararapes e PE-15) das 33 estações licitadas, ainda não concluída, apenas 8 estações estavam em funcionamento até 2015. As obras iniciadas em Janeiro de 2012 e deveriam ficar prontas

em dezembro de 2013 teve prazo expandido para fevereiro de 2015, até o presente momento não foram totalmente concluídas.

Em 2015, somente 19 mil dos 180 mil passageiros que deveriam ser beneficiados pelo corredor puderam usufruir das vias expressas de ônibus. A expectativa era de que 90 veículos BRTs estivessem operando em oito linhas de ônibus e circulando a uma velocidade de 24 km/h. O consórcio Grande Recife não mais divulga o número de veículos em circulação nem os custos atuais do sistema, em 2015 eram 26 veículos, duas linhas e uma velocidade de 19 km/h. Tudo isso ao custo de R\$ 151 milhões. Atualmente, operam 6 linhas e 35 estações e atende a 66 mil passageiros por dia (Grande Recife, 2017), a expectativa é que atenda cerca de 155 mil passageiros por dia com 7 linhas e 26 estações construídas.

Figura 24: Estações de BRT em funcionamento em 2017, corredor Norte/Sul



Fonte: Consórcio Grande Recife, 2017

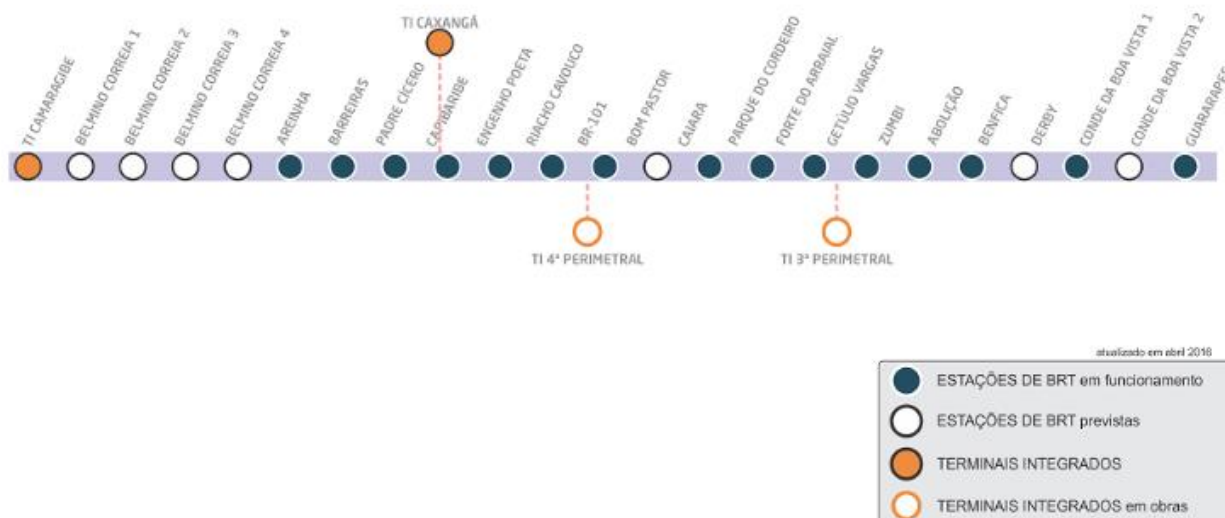
- **Corredor Leste/Oeste**
- O Corredor Via Livre Leste/Oeste possibilita que os passageiros do município de Camaragibe se desloquem até o Centro do Recife através de três linhas de BRT em operação. Este corredor conta atualmente com 15 estações em funcionamento e atende uma demanda de 50 mil usuários por dia. A expectativa é que esse número chegue a 180 mil pessoas/dia quando o corredor estiver operando em sua totalidade com oito linhas e 26 estações

Assim como o corredor Norte/Sul, o Leste/Oeste funcionou durante a Copa na base do imprevisto. Apenas duas estações funcionaram, Derby e Cosme Damião. Em 2015 apenas 11 estações do total de 15 estavam funcionando, as estações só começaram a operar na sua totalidade no final do ano de 2016. De acordo com o Consórcio Grande Recife, a expectativa em 2015 era que a linha atendesse 155 mil passageiros diariamente com sete linhas operando no corredor de 12 quilômetros de extensão e com 96 veículos circulando a 21 km/h. Em 2015, eram 36 mil beneficiados, duas linhas e 33 veículos trafegando a 16 km/h. Assim como o tempo de execução, o orçamento do projeto também cresceu. Passou de R\$ 74 milhões para R\$ 145 milhões apenas em 2015. Atualmente, o corredor conta com 15 estações em funcionamento atendendo a 50 mil usuários por dia e as expectativa é que atenda a 180 mil usuários por dia com 8 linhas e 26 estações (Consórcio Grande Recife, 2017).

Como os corredores de alta capacidade ainda não estão completamente implementados, não foi possível retirar as linhas convencionais das vias principais sem prejudicar o deslocamento da população. A solução encontrada foi deixar o corredor exclusivo para o BRT e levar as linhas convencionais para outra faixa da via, o que tem causado engarrafamentos, só em fevereiro do ano de 2017 é 8 linhas convencionais foram inseridas no SEI e passaram a contar com sistema de integração temporal com o corredor Leste/Oeste.

A despeito dos transtornos no trânsito e da superlotação do BRT devido aos poucos veículos ainda em circulação, os usuários que precisam sair de outros municípios contemplados pelo BRT para o centro de Recife elogiam o novo modal pela rapidez e por diminuir o número de baldeações.

Figura 25: Estações de BRT em funcionamento em 2017, corredor Leste/Oeste



Fonte: Consórcio Grande Recife, 2017

- Ramal da Copa

Será a principal via de acesso ao município de São Lourenço da Mata e justamente o trecho que vai beneficiar a população da área não foi finalizado. O trecho interno, que permite a circulação nos arredores do estádio, foi concluído em junho de 2013 para a Copa das Confederações.

O Ramal Externo vai ligar o Terminal Integrado de Camaragibe, na Avenida Belmiro Correia, à Arena Pernambuco e contará com via expressa de ônibus, faixas para veículos comuns e ciclovias. O trecho funcionou durante a Copa do Mundo, mas voltou a ser interditado porque não estava totalmente pronto. Mesmo assim, as obras não foram retomadas. Hoje, a pista de acesso ao TI Camaragibe ainda precisa ser finalizada, assim como o viaduto que está sendo construído em São Lourenço da Mata. O orçamento inicial do Ramal era de R\$ 99 milhões, e custo estimado atualmente é de R\$ 196 milhões (Portal da Transparência, 2017).

As obras do Ramal estão paralisadas em razão da Operação Lava Jato, que investiga os atuais Governador do Estado, Paulo Câmara e o Prefeito do Recife, Geraldo Júlio, bem como as empresas responsáveis pelas obras da Copa 2014, por estarem, supostamente, envolvidas em esquema de corrupção.

A Requalificação e implantação de corredor exclusivo na BR- 101, a Implantação de corredor de autocarros da II perimetral, a via metropolitana norte e o Programa de navegabilidade ainda não foram concluídos.

- Arena e Cidade da Copa

A Cidade da Copa e a Arena Pernambuco podem ser consideradas oportunidades perdidas. A primeira teria a obra dividida em 4 etapas com previsão de conclusão para 2025, a 1ª fase deveria estar concluída junto com a Arena, mas nada foi feito e não há informação sobre a garantia desse projeto sair do papel. A Arena gera polêmica sobretudo a respeito da sua manutenção.

Construída para ser a casa do Clube de Náutico Capibaribe, a Arena não tem atraído o público. O Governo do Estado se comprometeu em 2010 em levar para o estádio, até 2043, 60 jogos dos 3 principais clubes dos estado por ano, para que a obra fosse viável. No entanto, a dificuldade de acesso, o atraso nas obras de mobilidade e transporte, a distância do centro, tudo isso contribui pra o desinteresse do torcedor em assistir aos jogos na Arena.

O governo do estado aplicou em 2015, o sistema de pulseiras usado na Copa para o torcedor que utilizar o metro pra chegar ao estádio, nem assim o interesse aumentou o que impacta diretamente os custos da Arena. O acordo realizado na parceria público-privada para operação da Arena¹⁰ o Estado deve cobrir o deficit do facturamento anual caso a receita seja abaixo dos 50% do valor de R\$110 milhões estimado como meta (Diário de Pernambuco, 2015). Não há clareza nos valores gastos com a construção e na operação da Arena. Mas segundo o Portal da Transparência do Estado, pagou-se R\$ 87 milhões em 2014 e no planejamento o orçamento anual de 2015 foram destinados R\$ 93,8

¹⁰ A Arena é operada e mantida pela Odebrecht até o ano de 2043.

milhões para custos da Arena. No ano de 2016, o Governo do Estado rompeu o contrato com a Odebrecht alegando que as projeções apresentadas pela a empresa não correspondiam com a realidade, no entanto, segundo nota no Portal da Transparência (2016) o Governo deverá ressarcir a empresa do saldo devedor da obra, valor esse não divulgado, sabe-se apenas que o a obra entregue teve custo de R\$ 479.000.000, número com cálculo base de 2009.

Sem estrutura de transporte, sem maiores atrativos (papel da Cidade da Copa), e com custos altos, a arena Pernambuco caminha para tornar-se uma estrutura obsoleta, um elefante branco.

CAPÍTULO 05 – ANÁLISE

5. ANÁLISE COMPARATIVA

Seguindo a metodologia apresentada no capítulo 2 e em continuação na análise comparativa apresentada no capítulo 3, o **Quadro 7** abaixo apresenta as características da experiência de Recife em relação as cidades-sedes apresentadas nesse estudo.

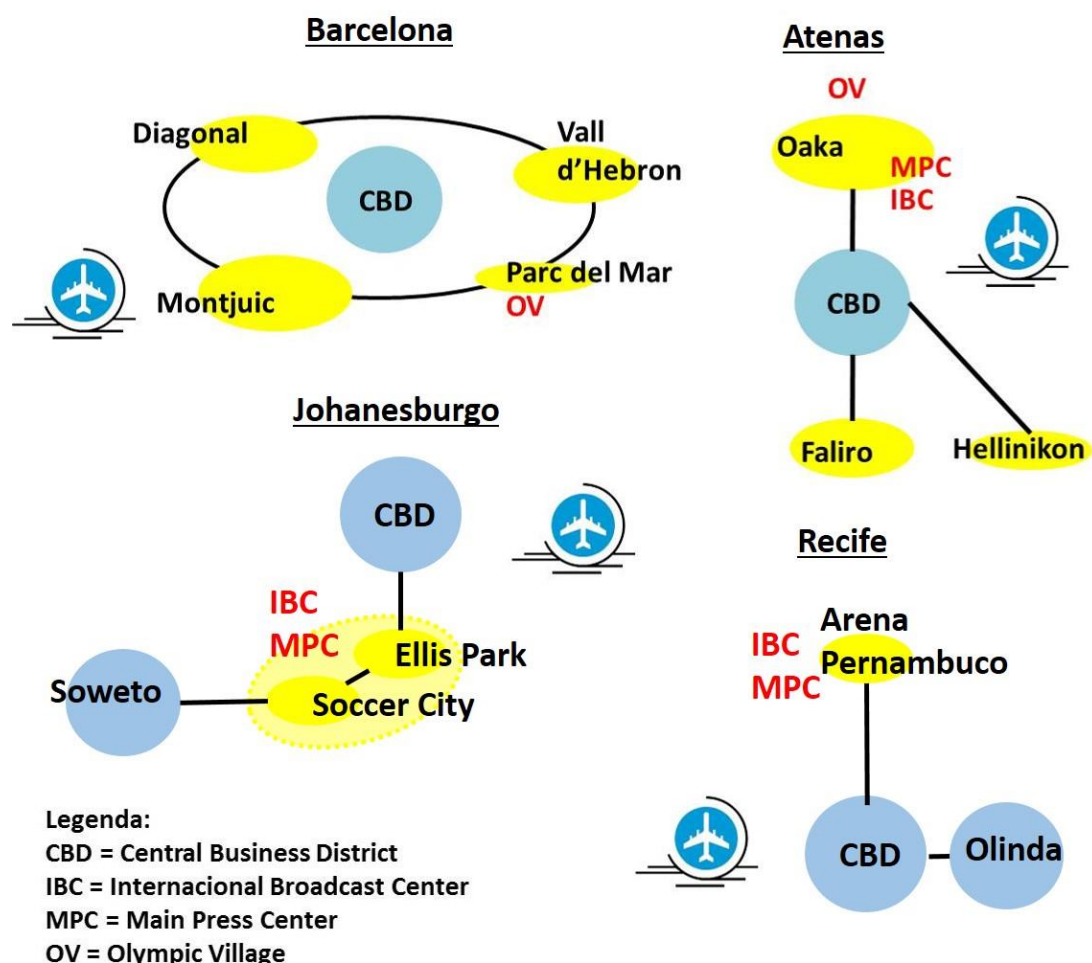
Quadro 7: Fatores que influenciam o planeamento dos transportes

| Cidades-Sedes | Etapas | | | |
|---------------|--|--|---|---|
| | Localização | Estratégias | Aspetos Socioeconómicos | Inovação |
| Barcelona | Quatro áreas prioritárias descentralizadas, escolhidas pela facilidade de instalações esportivas existentes e pela necessidade de regeneração urbana, interligadas por um anel viário | Emergir da crise como uma cidade global, através da revitalizando da identidade catalã e políticas de desenvolvimento urbano com foco nos transportes e na regeneração urbana. Adaptou as necessidades da cidade com as exigências do COI | Crise económica e social, marcada pela inflação, declínio populacional e desemprego. Grandes avanços sociais, no entanto alguns autores defendem que a participação popular foi limitada na fase preparação do evento. (Oliveira, 2010) | Passe livre para portadores de tickets para os jogos; renovação de trens e autocarros; Implantação de um novo sistema de informação de passageiros e um sistema moderno de controlo de tráfego |
| Atenas | Apostou no desenvolvimento de uma nova centralidade ao norte em uma disposição triangular associando viagens regulares com as viagens do megaevento. | Falta de planeamento prévio atrapalhou as tomadas de decisões, atrasos nas obras obrigaram a tomar algumas decisões erradas. Confusão sobre a responsabilidade da execução de obra. Preparação dos jogos com rixas entre agência e ministérios. | Falta de regulação do uso e ocupação do solo, desordem e instalações infraestruturais insuficientes. O resultado dessa carência foi congestionamentos e poluição do ar, além de desigualdades sociais, ausência de espaços verdes, congestionamentos, e outros. | Novo sistema de gestão e controle de tráfego; Estações de metro e comboio; transporte acessível. |
| Joanesburgo | Investiu na estrutura de estádios esportivos existentes e na melhoria do transporte para o deslocamento entre aeroporto, área central, locais de arenas e áreas periféricas. | Investimento em transportes, apoiados em planos estratégicos desenvolvidos antes da preparação do evento e com visão para longo prazo. | Ilha urbana criada pelo apartheid e pela segregação social, dificuldade de locomoção e ausência de sistema de transporte público eficiente contribuiu para o uso excessivo do carro individual e dos transportes irregulares. | Diferentes modais. Sistema de BRT, Park& Ride e Park & Walk. Modernização de estações. Criação de Centros e Sub-centros de monitoramento. |
| Recife | Apostou na construção de uma nova estrutura esportiva na zona oeste, atrelado a construção de um novo bairro na expectativa de ser atrativo para o desenvolvimento da região, apenas a arena foi construída. | Investimento em infraestrutura viária e transporte, orientados em alguns pontos pelo PDTU e pelo Promob, mas sem estratégia metropolitana clara. Nenhuma obra foi finalizada, o transporte funcionou no improviso durante a Copa. | População insatisfeita com a política nacional e os altos gastos com a Copa realizaram protestos contra a FIFA e o atual governo em 2013 e durante a Copa 2014. | BRT, modernização das estações (mesmo que nem todas em funcionamento) e centro de monitoramento, wifi free em alguns pontos de ônibus e aplicativos gratuitos para orientação de linhas e trajetos de autocarros. |

Fonte: Elaboração da autora

A cidade de Recife, no que se refere à localização do evento, optou para uma estrutura mais semelhante à de Joanesburgo, haja visto que as duas cidades sediaram uma Copa do Mundo que, diferente de Atenas e Barcelona que sediaram Olimpíadas, recebe apenas um esporte e necessidade de menos infraestrutura. No entanto, as cidades de Recife e a cidade Sul-africana se diferenciam no fato de que Joanesburgo optou por reabilitar estruturas existente enquanto o Governo do Estado de Pernambuco optou por uma nova estrutura em um município da RMR, São Lourenço da Mata, deixando a Recife o encargo de ser o CDB, como mostra a **figura 24** a seguir.

Figura 26: Esquema de localização das áreas dos megaeventos



Fonte: Kassen,2009. Com alteração da autora

Pode-se dizer que em relação a estratégia de desenvolvimento dos transportes, Recife orientou-se para um plano de longo prazo, levando em consideração que a proposta de corredores exclusivos para transporte de alta capacidade foi fruto de estudos metropolitanos anteriores. No entanto, o projeto de transporte de alta capacidade não foi implantado dentro de um contexto de um plano de mobilidade atualizado, o Plano Diretor de mobilidade urbana da cidade do Recife, cidade mais afetada pelas obras para a Copa 2014, por exemplo, foi contratado apenas no ano seguinte.

Já em relação ao **quadro 13**, pode-se afirmar que Recife sofreu influência da FIFA assim como Atenas e Joanesburgo, mas no caso de Recife a FIFA não decidiu quais linhas e que estrutura viária deveriam ser construídas ou melhoradas, mas as exigências de segurança e o modelo global de organização do evento, que não olha as necessidades e possibilidades locais da cidade impuseram indiretamente o deslocamento da Arena Recife-Olinda para a Arena Pernambuco¹¹.

¹¹ Não apenas as exigências da FIFA mas também um histórico do desenvolvimento urbano voltado para a especulação imobiliária que deu fruto a ideia da Cidade da Copa.

Quadro 8: Análise das experiências anteriores

| Cidades - Sedes | Visão Estratégica | | Coordenação e planejamento | Resultados |
|-----------------|---|---|--|--|
| | Exigências FIFA/COI | Visão da Cidade | | |
| Barcelona | Pouca influência do COI, o comitê olímpico ainda não tinha a expertise no tema. Barcelona pedra fundamental para planejamentos futuros. | Emergir como cidade global. Barcelona “A Nova cidade do Mediterrâneo”. | Conseguiu adaptar os interesses para a cidade com as necessidades dos jogos, adaptando os planos de desenvolvimento urbano anteriores. Planejamento a Longo Prazo. | Conseguiu usar os Jogos Olímpicos como catalisador do desenvolvimento urbano. Tornou-se o Modelo para pra outras cidades-sedes. |
| Atenas | COI com muita influência sobre a localização das arenas esportivas e rotas de transporte. | Maximizar o sistema de transporte público | Falta de planejamento prévio e falta de coordenação geraram atrasos e abriu espaços para a interferência do COI nas tomadas de decisões. | Houve avanços em relação ao transporte público mas a falta de estrutura de coordenação contribuiu para a não continuidade dos projetos iniciados nos jogos. Não houve planejamento do pós-evento. |
| Johannesburg | Teve influência mas não ao ponto de interferir diretamente nos projetos | Melhorar o transporte público conectando ilhas urbanas e acessível a todos. | Desenvolveu os projetos a partir de planos estratégicos anteriores ao evento e com visão a longo prazo. | Formalizou o sistema de transporte, implantou novos modais e melhorou consideravelmente o acesso ao sistema público. Plano estratégico dos transportes continua sendo reavaliado e incrementado com perspectiva para 2040. |
| Recife | Teve influência na escolha dos projetos, principalmente da Arena. | Desenvolver a zona Oeste da RMR, através da construção da nova Arena e da smart city, Cidade da Copa. | Não conseguiu cumprir os prazos para finalização das obras. | Garantiu o funcionamento durante a Copa mas implantou apenas parte do sistema de BRT e não concluiu obras importantes. A RMR sofre com congestionamento por causa das obras paralisadas. |

Fonte: Elaboração da autora

As visões de futuro das demais cidades estudadas, sendo bem-sucedidas ou não, colocam-se de forma a contemplar a cidade como um todo. Barcelona queria emergir no cenário global como a nova cidade do mediterrâneo, renovando áreas degradadas e industriais, desta forma abriu caminho para planos urbanísticos inovadores, pensando não só o transporte mas o uso e ocupação do solo. Atenas visava maximizar o transporte

público na cidade e conseguiram de alguma forma ampliar a rede acesso mesmo que os problemas com trânsito não tenham sido totalmente resolvidos. Joanesburgo almejava diminuir as distâncias entre as ilhas urbanas herdadas do Apartheid através da melhoria do sistema público de transporte. Todas as cidades-sedes citadas tinham uma visão contextualizada para cidade, Recife tomou um caminho diferente ao priorizar a Cidade da Copa com a finalidade do desenvolvimento da Zona Oeste da Região Metropolitana.

A proposta de uma construção da Smart City foi fruto da política de planejamento urbano sob a orientação do mercado imobiliário que vem sendo aplicada a anos na RMR¹². São Lourenço da Mata não foi inserida no conselho da SECOPA/PE, não teve sua população ouvida¹³, não teve projetos nem planos desenvolvidos tanto para mobilidade, como para regeneração urbana, além do terminal de Integração Cosme e Damião que foi projetado para atender a Copa do Mundo e superdimensionado para atender a população (Observatório das Metrópoles, 2012). O projeto da Cidade da Copa não tem prazo para se concretizar. A coordenação e planejamento da Copa 2014 Recife, mostrou-se falho por não finalizar as obras no prazo estipulado, e por privilegiar uma visão metropolitana em detrimento da visão urbana local.

Mesmo assim, o megaevento ocorreu tranquilamente, atendendo às exigências da FIFA e aos anseios dos turistas e valendo-se de ações já conhecidas como positivas durante o evento, por exemplo:

- Facilidade de acesso do aeroporto ao centro das cidades
- Implantação de vias expressas e linhas adicionais para o transporte, implantação de corredores exclusivo de BRT e pela ampliação do sistema de trem.
- Gerenciamento das demandas de transporte que aumentam durante o evento mas precisam ter capacidade de redução pós-evento, restrições de tráfego como

¹² O planejamento urbano de Recife (RMR) é ditado pelas construtoras e empreiteiras que são as maiores doadoras de campanhas políticas não só de Recife mas do Brasil, em nome do “progresso e da modernidade”, áreas históricas e paisagens tem sido destruída, comunidades despejadas, áreas de proteção ambiental impactadas, legislação urbanística violada e negligenciada. Um exemplo caso do Cais José Estelita (ver <https://direitosurbanos.wordpress.com/tag/cais-jose-estelita>).

¹³ Explicado no texto do Observatório das Metrópoles

fechamentos de ruas e estacionamentos próximos as estações de comboio, metro e autocarros.

- Uso de novas tecnologias e centros de gerenciamentos avançados com informações sobre novas rotas e linhas, sistema inteligente de transporte de passageiros, câmaras de segurança.

No entanto, após 2 anos da Copa 2014, o legado ainda não está claro, obras de mobilidade ainda não foram concretizadas e até agora os projetos da Arena e a Cidade da Copa não apontam para um desfecho satisfatório.

CAPITULO 6 – CONCLUSÃO

O presente estudo iniciou-se com a seguinte pergunta: Quais seriam os fatores determinantes para que o megaevento, Copa do Mundo 2014, traga benefícios para os transportes e a gestão da mobilidade urbana da Região Metropolitana de Recife? Essa questão foi fundamentada na ideia que alguns autores defendem de que o megaevento pode agir como um catalisador da transformação urbana, acelerando um regime urbano já em andamento, influenciando o processo de política urbana local e jogar holofotes sobre a cidade-sede em escala mundial, e assim, esta possa ser inserida no restrito hall das cidades globais.

O foco da pergunta na gestão da mobilidade e do transporte urbano segue a prerrogativa de que no processo de transformação urbana, os transportes são o tema de maior importância para megaeventos porque interfere diretamente no andamento dos jogos a serem realizados e pode trazer benefícios reais a população.

A investigação baseou-se na metodologia de Eva Kassen, analisando as experiências anteriores nas cidades de Barcelona, Atenas e Joanesburgo, as duas primeiras sedes de Jogos Olímpicos (1992 e 2004, respetivamente) e a última, sede da Copa do Mundo de 2010, analisando os aspetos positivos e negativos da organização dos eventos citados nas fases antes, durante e pós-evento e comparando com as estratégias e decisões tomadas pelos gestores da RMR.

Para avaliar a estratégia megaevento para a temática dos transportes e mobilidade urbana na Região Metropolitana de Recife, foi levado em consideração a abordagem de Eva Kassen, que define 5 fatores que influenciam o planeamento dos transportes para megaeventos: O espaço e o território para o planeamento; Política de Governo; Força económica; Tecnologia e tendências sociais e comportamentais. E as 3 diretrizes defendidas pela autora para que o megaevento obtenha resultado positivo: Visão estratégica, Coordenação e planeamento, do Megaevento como catalisador do desenvolvimento dos transportes e da mobilidade urbana.

Adoção dessa metodologia tinha como objetivo entender se os gestores e planeadores da Cidade-sede atenderiam a:

1. Uma visão urbana, com planeamento do transporte e da mobilidade urbana para longo prazo. O megaevento associado a um plano estratégico, tendo como foco qual cidade se deseja e como o megaevento pode contribuir para essa visão de cidade.
2. Estabelecer uma coordenação do planeamento dos transportes e operação capaz de realizar a interlocução entre os proprietários do evento, o poder público, planeadores e usuários do transporte.
3. Encarar o Megaevento como catalisador urbano e de projetos de transporte e mobilidade, influenciando as oportunidades trazidas pelos jogos transformando-as em força propulsora para o desenvolvimento contínuo.

Na conclusão do capítulo 3 os pontos positivos e negativos experienciados pelas cidades que sediaram megaeventos anteriores acertaram ou escorregaram num desses pontos. Barcelona, considerada a cidade mais bem sucedida ao utilizar o megaevento como catalisador do desenvolvimento urbano, teve uma visão urbana clara, e adaptou o projeto para as Olimpíadas de 1992 a planos, projetos e estudos anteriores ao evento, apesar de atualmente receber críticas ao processo de participação da população no desenvolvimento dos projetos. Atenas conseguiu alguma melhora no sistema público de transporte, mas não conseguiu dar continuidade ao desenvolvimento, não tinha planos estratégicos e não teve uma gestão continuada para as políticas públicas adotadas para as Olimpíadas de 2004. Joanesburgo, apesar dos atrasos nas obras conseguiu melhorar exponencialmente o transporte público, tinha uma visão clara dos resultados que queriam alcançar com o evento, usando a mobilidade urbana para diminuir distâncias sociais e econômicas herdadas pelo apartheid e também associou planos estratégicos ao projeto da Copa 2010, os quais continuam ainda em evolução.

Observados os aspectos levantados no capítulo 3 e as questões abordadas no capítulo 4 através do estudo realizado sobre a preparação, realização e os resultados alcançados pela estratégia Megaevento para a RMR, notou-se que a gestão da RMR possui uma visão urbana metropolitana e utilizou projetos e planos anteriores para fundamentar o projeto para Copa 2014, principalmente em relação aos transportes e a mobilidade urbana. No entanto, essa visão não parece estar com os olhares voltados para os anseios e necessidades da população, nem inserida em um diagnóstico atual da mobilidade urbana da RMR.

A construção da Arena e a proposta da Cidade da Copa na cidade de São Lourenço da Mata indicam uma visão urbana que visa orientar o crescimento urbano para a região Oeste, mas não deixa claro a quem serve essa perspectiva urbana, já que a população de São Lourenço em quase nada foi beneficiada com o projeto (RAMALHO, 2012), sequer teve a gestão do município participando do comitê gestor da Copa. A participação popular mesmo no restante da RMR foi mínima nas reuniões, fóruns e audiências públicas que aconteceram sem grande divulgação. A indignação popular pode ser vista em protesto na preparação do evento contra as desapropriações irregulares e o alto custo das obras até hoje não concluídas.

Ainda há a expectativa da finalização das obras do sistema de BRT e a esperança de que haja continuação na ampliação e melhoria do sistema público de transporte, através da implementação do Plano de Mobilidade e o Plano Diretor Ciclovitário, mas o megaevento não pode ser considerado um catalisador do desenvolvimento urbano e dos transportes, pelo contrário, os números divulgados pelo portal da transparência do Tribunal de Contas do Estado de Pernambuco mostram que o custo da Copa 2014 foi demasiadamente alto e ainda não está claro como o Estado conseguirá pagar essa conta.

Contudo, pode-se dizer que, em, a Gestão da Mobilidade urbana e do Transporte na Região Metropolitana de Recife confirmou a hipótese levantada no início da investigação e atendeu as necessidades de mobilidade e acessibilidade durante o período do megaevento, mas não confirmou totalmente a segunda hipótese, pois apesar de possuir as ferramentas necessárias para o usar o Megaevento como catalisador do desenvolvimento dos transportes e da mobilidade não conseguiu, após 2 anos,

implementar projetos que deveriam estar prontos muito antes da Realização da Copa do Mundo FIFA 2014.

BIBLIOGRAFIA

Amorim, E. (19 de Junho de 2013). Para especialista, localização da Arena Pernambuco foi um erro. *Portal Terra*. Obtido em dezembro de 2014, de <http://esportes.terra.com.br/futebol/copa-2014/para-especialista-localizacao-da-arena-pernambuco-foi-um-erro,82135a899bc8f310VgnVCM3000009acceb0aRCRD.html>

BEST, N. J. (2011). *Cooperação e Multi-level Governance: O Caso do Grande Recife Consórcio de Transportes Metropolitano*. Recife.

Blasco, J. A. (2012). *Los grandes eventos como catalizadores urbanos: Barcelona Olímpica*. Obtido em 27 de maio de 2013, de <http://urban-networks.blogspot.pt/2012/05/los-grandes-eventos-como-catalizadores.html>

Bouinot, J., & Bermil, B. (1995). *La gestion stratégique des villes: entre compétition e coopération*. Paris: Armand Colin.

Branski, R. M., & et al. (jul/dez de 2013). Infraestrutura nas Copas do Mundo da Alemanha, África do Sul e Brasil. *Caderno das Metrópoles*, 15(30), 557-582. Obtido de http://www.cadernosmetropole.net/download/cm_artigos/cm30_275.pdf

Carvalho, C., Hill, L., & Taco, P. (2008). *Metodologia para realização de avaliação de um Mega Evento com enfoque no Planejamento dos transportes*. Brasília.

Chen, Y., & Spaans, M. (2009). Mega-event strategy as a tool of urban transformation: Sydney's experience. *The 4th International Conference of International Forum on Urbanism (IFoU)*. Amsterdam/Delft.

Consórcio Grande Recife. (2015). *Grande Recife*. Obtido em fevereiro de 2015, de Grande Recife: <http://www.granderecife.pe.gov.br>

- Denatran-PE. (2013). *Departamento Nacional de Trânsito*. Obtido em 2015, de <http://www.denatram.gov.br>
- Essex, S., & Chalkley, B. (1998). *The Olympic Games: Catalyst of urban change*. Plymouth: School of Geography, University of Plymouth. Obtido em janeiro de 2014, de <http://www6.plymouth.ac.uk/files/extranet/docs/SSB/eurolympicgames.pdf>
- Essex, S., & Chalkley, B. (2003). Urban transformation from hosting the Olympic Games: university lecture on the Olympics. *Centre d'Estudis Olympics (UAB)*. Barcelona. Obtido em 22 de maio de 2014, de <http://olympicstudies.uab.es/lectures/web/pdf/essex.pdf>
- Ferreira, W., & Setter, J. (2003). *São Paulo: O mito da cidade global*. São Paulo: Universidade de São Paulo.
- Frantzeskakis, J. (24 de Novembro de 2004). Use of the transportation Infrastructure and experience of the Olympic Games. *Aristotle University of Thessaloniki* (Series of lectures on "Special Development Issues 2004-2005).
- Getz, D. (1997). *Festivals, Special events and Tourism*. New York.
- Governo do Estado de Pernambuco. (1994). *Lei complementar nº10 de 06 de janeiro*.
- Governo do Estado de Pernambuco. (2002). *Metrópole Estratégica*.
- Governo do Estado de Pernambuco. (2008). *Plano Diretor de Transportes Urbanos, PDTU*.
- Governo do Estado de Pernambuco. (2011). *Promob - Programa de Mobilidade Urbana*.
- Governo do Estado de Pernambuco. (2014). *Desafios da Metrópole*. Recife: Condepe/Fidem. Obtido de http://www.condepefidem.pe.gov.br/c/document_library/get_file?p_l_id=3104136&folderId=13991739&name=DLFE-67524.pdf
- Havey, D. (2011). *Condição pós-moderna: Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola.

- Houston, C. (2011). How decent public transport can stike a bloe to poverty. Obtido em 10 de dezembro de 2014, de <http://sacsis.org.za/site/article/758.1>
- IBGE. (2007). *Instituto Brasileiro de Geogradia e Estatísticas*. Obtido em julho de 2014, de IBGE: <http://www.ibge.gov.br>
- Ikuta, F. K. (2012). A construção da miragem: A gestão emprearial da cidade e megaeventos (a Copa do Mundo de 2014 em São Paulo e Curitiba). *Geografia em debate*, 6(1ª), 32-49. Obtido em 22 de maio de 2014, de <http://www.okara.ufpb.br/ojs2/index.php/okara/article/view/13604/7737>
- Jordaan, D. (8 de 11 de 2013). O desenvolvimento da África do Sul pós-Copa do Mundo. *Portal 2014*. Obtido em Janeiro de 2015, de <http://www.portal2014.org.br/noticias/12504/O+DESENVOLVIMENTO+DA+AFRICA+DO+SUL+POSCOPA+DO+MUNDO.html>
- Kassens, E. (2009). *Transportation Planning for Mega events: a model of urban change*. Massachusetts: Massachusetts Institute of Tchnology.
- Latoski, S., & al., e. (2003). *Managing travel for planned special events technical report documentation page*. Office of transportation management federal highway administration, Washington, EUA.
- Malhado, A. (2012). *Transporting mega-events to sustainability: Assessing behaviors and attitudes of tourists and residents to promote sustainable mobility for 2014 fifa world cup*.
- Marques, É., & et al. (janeiro-junho de 2012). Avaliação do Planejamento de transporte em nível estratégico das cidades-sedes da copa de 2014. *Revista Eixo*, 1(1ª).
- Melo, M. d., & Nascimento, A. S. (2013). Megaeventos e expansão geográfica do capital na metrópole: O caso de São Lourenço da Mata - PE. *Encontros Nacionais da Anpur*, 15. Obtido de <http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/4206>
- Menezes, T. R. (2013). *Desafios dos transportes e da mobilidade urbana em cidades-sedes de megaeventos*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa.

- Ministério das cidades. (2008). *Legado de megaeventos esportivos*. Brasília.
- Observatório das Metrópoles. (2011). Indicadores da Cidade do Recife. Recife, Pernambuco. Obtido em janeiro de 2015, de <http://observatoriodorecife.org.br/cartilha2011/apresentacao.html>
- Observatório das Metrópoles. (2012). *Projeto metropolização e megaeventos: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Relatório Parcial Recife.
- Oliveira, F. J. (5 de novembro de 2010). Participação social e gestão democrática dos fundos de investimentos destinados aos jogos olímpicos do Rio de Janeiro: uma tarefa para 2016. *Revista Bibliográfica de Geografia e Ciências Sociais*, XV(nº 895), 25. Obtido de <http://www.ub.es/geocrit/b3w-895/b3w-895-25>
- Portal da Band. (15 de Maio de 2014). África do Sul quatro anos após a Copa. *Band Esporte*. Obtido em novembro de 2014, de Portal da Band: <http://esporte.band.uol.com.br/futebol/copa-2014/noticias/100000683014/Africa-do-Sul-quatro-anos-apos-a-Copa;-veja>
- Portal da Transparência-PE. (2014). *Portal da Transparência*. Obtido em 2015, de Portal da Transparência - Governo do Estado de Pernambuco: <http://www2.transparencia.pe.gov.br/>
- Porter, M. E. (novembro/dezembro de 1998). Cluster and the new economics of competition. *Havard Business Review*. Obtido de http://www.rimisp.org/wp-content/uploads/2012/07/31_rimisp_Cardumen.pdf
- Prefeitura de São Lourenço da Mata. (2008). *Plano Diretor Municipal*.
- Prefeitura de São Lourenço da Mata. (2011). *Plano Diretor Municipal*.
- Prefeitura da Cidade do Recife. (2014). *Pesquisa sobre turismo em Recife durante a Copa*. Obtido em 2 de julho de 2014, de <http://www2.recife.pe.gov.br/>
- Raeder, S. (2010). Planejamento urbano em sedes de megaeventos esportivos. 4º Congresso luso-brasileiro para planejamento urbano, regional, integrado,

sustentável. Faro - Portugal: Universidade do Algarve. Obtido de pluris2010.civil.uminho.pt/Actas/PDF/Paper201.pdf

Ramalho, A. M. (2012). A copa do mundo no Brasil: qual legado estamos construindo? *Architecton - revista de arquitetura e urbanismo*, 2(2).

Recife, P. d. (s.d.). *Plano de Mobilidade do Recife*. Instituto da Cidade Pelópidas Silveira.

Recife, P. d. (s.d.). *Plano de Mobilidade do Recife (Diagnóstico)*. Instituto da Cidade Pelópidas Silveira.

Rubert, M., & Portugal, L. (2010). Transportation strategies used during sports mega-events and their degree of importance. *XVI PANAM*. Lisboa .

Sampaio, B. R., & et al. (junho/ dezembro de 2006). Eficiência na gestão do transporte público: Lições para o planejamento institucional. *Revista IPEA, planejamento e políticas públicas*(29).

Sandes, G. (15 de Março de 2015). O adeus à Cidade da Copa. *Jornal do Comércio*. Obtido em Abril de 2015, de <http://jconlineblogs.ne10.uol.com.br/pingafogo/2015/03/02/o-adeus-cidade-da-copa/>

Santos, B. J. (2000). *A qualidade no serviço de transporte público urbano*.

SECOPA-PE. (s.d.). *Secretária Extraordinária da Copa 2014*. Obtido de Portal da Copa: <http://www.copa2014.gov.br>

Soares, P. R. (Outubro/ Dezembro de 2013). Megaeventos esportivos e o urbano: A Copa do Mundo 2014 e seus impactos nas cidades brasileiras. *Revista FSA art 11*, 10(4), 195-214.

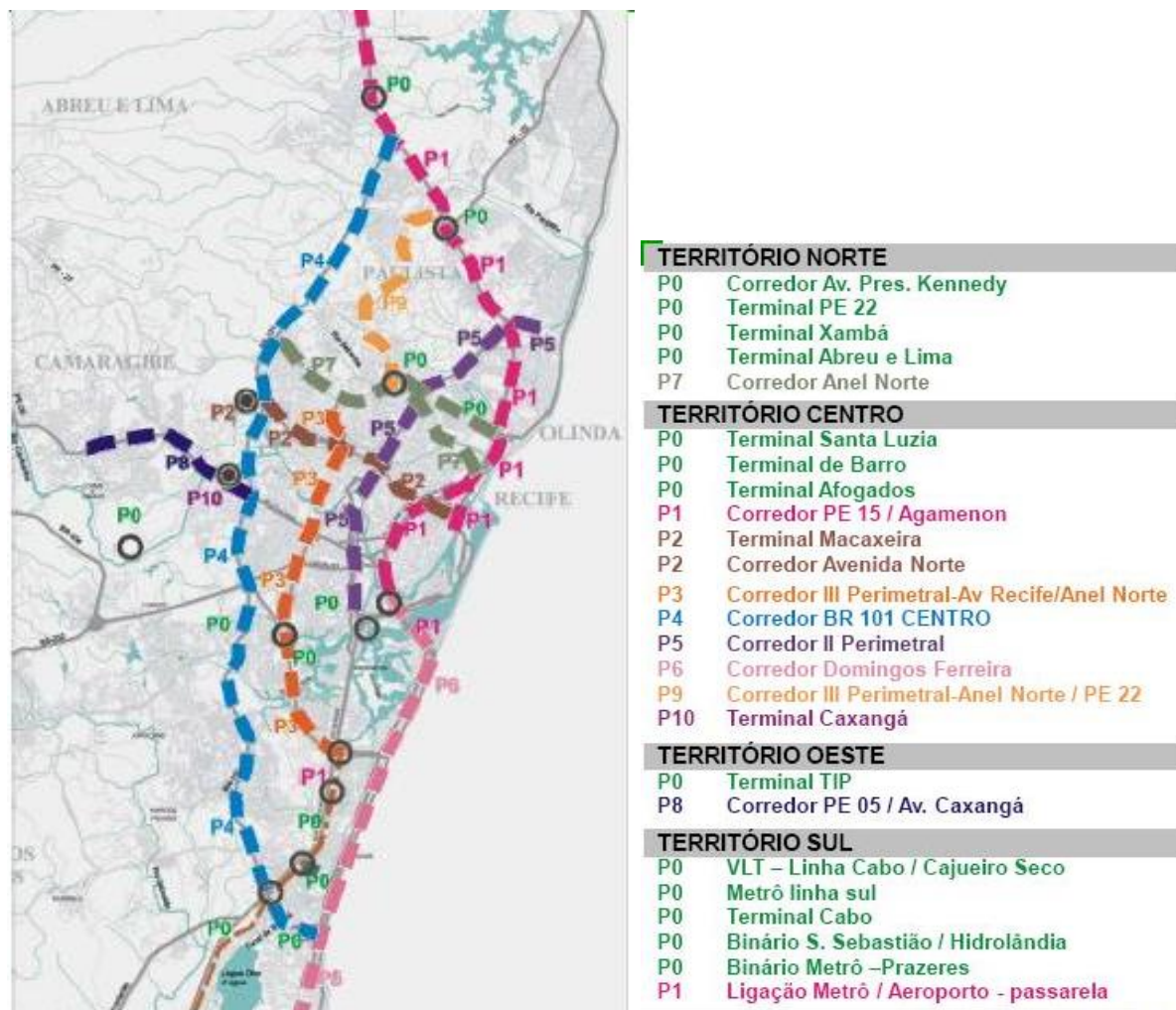
Tavares, A. (22 de julho de 2014). São Lourenço da Mata continua igualzinha ao que era antes da Copa. *Jornal do Comércio*. Obtido em março de 2015, de <http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2014/07/22/sao-lourenco-da-mata-continua-igualzinha-ao-que-era-antes-da-copa-136670.php>

- The Guardian. (9 de maio de 2012). Athens 2004 Olympics: what happened after the athletes went home? *The Guardian*. Obtido em Outubro de 2014, de <http://www.theguardian.com/sport/2012/may/09/athens-2004-olympics-athletes-home>
- Vainer, C. B. (2000). *A cidade do Pensamento único: Pátria, empresa e mercadoria*. Rio de Janeiro: vozes.
- Varrel, A., & Kennedy, L. (2011). Mega-events and Megaprojects. Obtido de <http://www.chance2sustain.eu/30.0.html>
- Zirpoli, C. (15 de Janeiro de 2009). Pernambuco x Olinda. *Diário de Pernambuco*. Obtido em março de 2015, de <http://blogs.diariodepernambuco.com.br/esportes/2009/01/15/pernambuco-x-olinda/>
- Zirpoli, C. (13 de agosto de 2014). Do projeto à arena, o longo trabalho de Eduardo. A mobilidade ficou no plano B. *Diário de Pernambuco*. Obtido em março de 2015, de <http://blogs.diariodepernambuco.com.br/esportes/2014/08/13/do-projeto-a-arena-o-longo-trabalho-de-eduardo-a-mobilidade-ficou-no-plano-b/>

ANEXOS

ANEXO 1

Figura 27: Expansão do SEI – Sistema Estrutural Integrado



Fonte: PDTU (Governo do Estado de Pernambuco, 2008).

ANEXO 2

Figura 28: Implantação do Sistema Viário



Fonte: PDTU (Governo do Estado de Pernambuco, 2008).

ANEXO 3

Quadro 9: Lista de Prioridades

| Ano-meta | Prioridade implantação | Intervenção | Extensão (km) | Investimento (R\$/milhões) | Factibilidade institucional |
|--------------------|------------------------|--|---------------|----------------------------|-------------------------------------|
| 2012 | P0 | Metrô Linha Sul + Terminais Integração | 8,7 | 290,0 | Governo Federal |
| 2012 | P0 | VLT – Linha Cabo / Cajueiro Seco | 17,6 | 131,0 | Governo Federal |
| 2012 | P0 | Corredor da Av. Pres. Kennedy | 3,0 | 15,0 | Governo do Estado e Pref. de Olinda |
| 2012 | P0 | Terminal PE 22 | | 6,0 | Governo do Estado e Federal |
| 2012 | P0 | Terminal Xambá | | 9,0 | Governo do Estado e Federal |
| 2012 | P0 | Terminal Abreu e Lima | | 5,0 | Governo do Estado e Federal |
| 2012 | P0 | Terminal Santa Luzia | | 3,5 | Governo do Estado e Federal |
| 2012 | P0 | Terminal de Barro | | 7,2 | Governo do Estado e Federal |
| 2012 | P0 | Terminal TIP | | 3,2 | Governo do Estado e Federal |
| 2012 | P0 | Terminal Afogados | | 1,8 | Governo do Estado e Federal |
| 2012 | P0 | Terminal Cabo | | 3,5 | Governo do Estado e Federal |
| 2012 | P0 | Binário das ruas S. Sebastião / Hidrolândia | 3,0 | 5,5 | DER-PE/METROREC |
| 2012 | P0 | Binário do Metrô Prazeres | 0,3 | 2,0 | DER-PE |
| 2012 | P1 | Corredor da PE 15 / Agamenon | 30,8 | 445,0 | Governo do Estado |
| 2012 | P1 | Ligação do Metrô / Aeroporto - passarela | 0,3 | 25,0 | Governo do Estado |
| 2012 | P2 | Corredor da Av. Norte | 8,0 | 135,9 | Governo do Estado |
| 2012 | P2 | Terminal Macaxeira | | 2,0 | Governo do Estado e União |
| 2012 | P3 | Corredor da III Perimetral da Av Recife até Terminal Xambá | 17,1 | 205,2 | Prefeitura do Recife |
| 2012 | P4 | Corredor da BR 101 - de Abreu e Lima até Estr. Batalha | 30,0 | 90,0 | DER-PE |
| 2012 | P5 | Corredor da II Perimetral | 24,5 | 83,9 | Governo do Estado |
| 2012 | P6 | Corredor da Av. Domingos Ferreira | 16,0 | 64,0 | Governo do Estado |
| 2012 | P7 | Corredor do Anel Norte | 8,2 | 42,5 | DER-PE e ARENA |
| 2012 | P8 | Corredor da PE 05 / Av. Caxangá | 7,1 | 30,5 | DER-PE |
| 2020 | P9 | Corredor da IIIª Perimetral - do Anel Norte até PE 22 | 9,0 | 36,0 | Governo do Estado |
| 2020 | P10 | Terminal Caxangá | | 5,2 | Governo do Estado e Federal |
| Investimento Total | | | 154,3 | R\$ 1.647,8 | |

Fonte: Promob, 2011